modelleisenbahn kalender 1988

Herausgeber: Bild und Heimat, Verlag für Ansichtskarten und Kalender, 9800 Reichenbach (Vogtl.), Roßplatz 15
Modellaufnahmen: Bild und Heimat (Heribert Darr)
Vorbildaufnahmen: Günther Feuereißen, Plauen (2); Wolfgang Bahnert, Leipzig (1)
Gestaltung: Karl Köhler, Plauen
Lichtsatz: INTERDRUCK Graphischer Großbetrieb Leipzig – III/18/97
Reproduktion, Druck und Verarbeitung: Druckwerke Reichenbach, Träger des Ordens „Banner der Arbeit"
Verlags-Nr.: Ka 472 · Druckgenehmigungs-Nr.: A 39/87
Redaktionsschluß: 15.10.1986
Best.-Nr.: 526 907 0 · ISBN 3-7310-0016-4
00600

Ein bereits historisches Motiv

Nahezu 12 Jahre war die Durchfahrt des Ext „Karlex" für Einwohner und Gäste des vogtländischen Erholungsortes Jocketa ein alltägliches Bild.
Die Mitglieder der AG 3/5 Plauen des DMV haben für ihre H0-Gemeinschaftsanlage nicht nur den Bahnhof Jocketa und die unmittelbar angrenzende Elstertalbrücke nachgestaltet, sondern auch das Modell des SVT BR 175.0 der Bauart Görlitz. Für die fünfteilige Triebwageneinheit, die in Ätztechnik entstand, benötigte Albrecht Demmig viele Stunden. Hervorragende Detailtreue und vor allem die ausgezeichneten Fahreigenschaften des Triebzuges beeindruckten Zehntausende Besucher der Plauener Modelleisenbahnausstellungen 1985. Sind doch viele von ihnen irgendwann einmal im „Karlex" bzw. „Karola" nach Berlin, Leipzig oder Karlovy Vary gereist.
Der erste vom VEB Waggonbau Görlitz für die Deutsche Reichsbahn entwickelte Dieseltriebzug wurde 1963 der Öffentlichkeit vorgestellt. Seine windschnittige Form, die zurückgesetzte Führerkabine und das umlaufende Voutenband gaben ihm ein markantes Aussehen. Mit zwei Motoren von je 1000 PS Leistung erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Nach Beendigung ihrer Einsätze im internationalen Fernschnellverkehr waren die SVT planmäßig noch auf verschiedenen Binnenstrecken sowie bei Sonderfahrten zu sehen. Einer von ihnen ist schließlich 1985 zum Jugendklubzug „Ernst Thälmann" umgerüstet worden. Als mobiles Kulturzentrum mit Disko, Gaststätte, Bibliothek und Fernsehraum dient er nun auf Baustellen des Zentralen Jugendobjektes „Streckenelektrifizierung" den jungen Eisenbahnern zur sinnvollen Freizeitgestaltung.

Eberhardt Krause

Titelbild: Ext „Karlex" im „Bf Jocketa"

7. Fotowettbewerb des DMV

Das Fotografieren steht ohne Zweifel an erster Stelle auf dem breiten Betätigungsfeld der Eisenbahnfreunde. Nicht nur organisierte Mitglieder des DMV, auch andere Fotoamateure, Angehörige von Fotozirkeln, Berufseisenbahner und Journalisten haben sich diesem Metier verschrieben. Die Eisenbahnfotografie, früher vorwiegend die Aufgabe von Dokumentaristen mit bekannten Namen (May, Hubert, Bellingroth u. a.), ist heute zur Freizeitbeschäftigung Tausender geworden. Ungezählte Meter Schwarzweiß- und Farbfilm sind bis jetzt bei Sonderveranstaltungen des DMV, wie Fahrzeugausstellungen oder Sonderzugfahrten, belichtet worden.
Die seit 1974 alle zwei Jahre von der zentralen Kommission für Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV durchgeführten Fotowettbewerbe werden als Analogie zum Modellbahnwettbewerb verstanden. Hier geht es um die Förderung des fotografischen Amateurschaffens, um die anspruchsvolle Auseinandersetzung mit dem Sujet Eisenbahn, also weniger um Abbildung schlechthin, als vielmehr um Qualität und Aussage.
Auf den Innenblattrückseiten dieses Kalenders zeigen wir eine Auswahl interessanter Motive des 7. Fotowettbewerbes, der 1986 unter dem Motto „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" stattfand. Nicht immer gelang es den Teilnehmern, den Kern des Themas zu erfassen, doch das Spektrum der Ausschreibung war so breit gefächert, daß viele eine Chance hatten. Besondere Ergebnisse brachten die Themengruppen „Traditionspflege" sowie „Eisenbahn und Landschaft". Für gelungene Darstellungen des Eisenbahnmilieus, des Lebens an und auf dem Schienenstrang, für Porträts des seine Pflicht erfüllenden Eisenbahners und Motive, die die Faszination der Technik widerspiegeln, konnte die Jury etliche der 208 Bildautoren auszeichnen. Diese Preisträger setzten zugleich Akzente für kommende Wettbewerbe.

Dipl.-Ing. Rolf Steinicke

Zwei Triebfahrzeug-Generationen

JANUAR

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15		

1. 1. Neujahr
3. 1. 1876 Wilhelm Pieck geboren
15. 1. 1919 Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg ermordet

Heimanlage nach Alpen-Motiven

Die 2,20 m × 0,55 m große N-Heimanlage des Freundes Dieter Gerlach (AG 4/3 Jena) ist in der Art eines Dioramas aufgebaut. Sie soll das typische Milieu einer Gebirgsbahn in den Alpen darstellen, daher dominiert auf ihr die Landschaft. Wir sehen eine zweigleisige Strecke der SBB, die größtenteils auf einem Viadukt verläuft. Dieser bildet auch den Mittelpunkt der Anlage. An beiden Enden verschwinden die Gleise in Tunnels.

Ein Tunnelportal ist sichtbar, das andere wird durch ein Gebirgsmassiv verdeckt.

Der viergleisige Schattenbahnhof nimmt fünf Zugeinheiten auf, die wahlweise in beiden Richtungen am Betrachter vorbeifahren können.

Unser Bild zeigt die Begegnung zweier Triebfahrzeuggenerationen. Der „Rote Pfeil", ein Schnelltriebwagen der dreißiger Jahre, war anfänglich im fahrplanmäßigen Reiseverkehr eingesetzt, wo er sich vor allem bei Ausflüglern großer Beliebtheit erfreute. Heute sind wohl ein oder zwei dieser Fahrzeuge noch im Einsatz. Die elektrische Lokomotive der Baureihe Re 4/4 IV ist der Prototyp für eine neue Lokgeneration. Diese Versuchslokomotiven dienten in der Hauptsache der Erprobung moderner Leistungselektronik und werden nicht in Serie gehen.

Beide Modelltriebfahrzeuge sind Umbauten. Sie haben die Triebgestelle handelsüblicher N-Modelle, während die Gehäuse nach Zeichnungen aus Messingblech und Kunststoff gearbeitet wurden. Landschaft, Gebäude und der Viadukt sind in Gemischtbauweise aus Holz, Plastmaterial und Pappe gefertigt.

G.-R. Voß

Trotz Schnee und Eis
Foto: Wolf Grünke, Pantow

HO-Anlage Mittelbach

JANUAR

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

21. 1. 1924 W. I. Lenin gestorben

H0-Anlage „Mittelbach"

Vor gut zehn Jahren hätte diese Szene auf einem Bahnhof in unserer Republik beobachtet werden können. Das war noch Dampflokzeit mit dem gewissen Hauch von Romantik!
Die Freunde der Gruppe „Mitte" unserer Leipziger AG 6/7 „Friedrich List" zeigten den Besuchern der Modellbahnausstellung 1985 im Messehaus am Markt an jedem Tag der Ausstellung den Eisenbahnbetrieb in einem anderen Jahr: angefangen mit „Preußens Gloria" um 1920, über die dreißiger Jahre mit ihren glanzvollen großen Schnellzügen, den 1945 mit viel Mühe wieder in Gang gebrachten Eisenbahnbetrieb und den Wiederaufbau bis in die siebziger Jahre. Dementsprechend erfolgten auch die Änderung der Dekoration sowie der Austausch der eingesetzten Fahrzeuge und der Gebäude.
Am rechten Bildrand ist ein soeben eingefahrener Schnellzug zu sehen, geführt von einer Altbau-01, die Wasser nehmen muß. Als Gelegenheitsvorspanne legt eine 03^{10} vom Bw Stralsund vor; der Rangierleiter erwartet sie bereits. Beide Lokomotiven sind Umbaumodelle des Freundes Wolf-Peter Oesterreich. Fahrwerke und Tender für die zwei Maschinen entnahm er der BR 01 von PIKO; das Oberteil der 03^{10} entstammt der 41er von PIKO, das der 01^{1} wurde aus einem Bausatz gefertigt.
Die 01504 im Vordergrund frisierte Modellbahnfreund Oesterreich unter Verwendung von Schürzen aus der DMV-Kleinserienproduktion. Auf dem Güterbahnhof im Hintergrund rangiert eine Lok der BR 91 (preuß. T9) Museumsgüterwagen, die als Sonderzug zu einer Fahrzeugausstellung überführt werden sollen.

Wolfgang Bahnert

Ext „Karola" in Gera Hbf
Foto: Rainer Heinrich, Steinpleis

Gemeinschaftsanlage der AG 4/3 Jena

FEBRUAR

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15						

11. 2. Tag der Zivilverteidigung
14. 2. Tag der Werktätigen des Post- und Fernmeldewesens

N-Gemeinschaftsanlage der AG 4/3 Jena

Die Freunde der Nenngröße N in der AG 4/3 Jena „Saaletal" begannen vor 15 Jahren mit dem Bau der 7,80 m × 1,40 m großen Gemeinschaftsanlage, einer der größten ihrer Art in der DDR. Ihr Umfang ermöglicht nicht nur die Darstellung fast maßstäblich langer Bahnhöfe, sondern auch dazwischenliegender Strecken mit ansprechenden Details. Dies zeigt der umseitige Bildausschnitt mit dem Bf „Steinhagen". Hier gibt es eine elektrifizierte Anschlußbahn. Sie befördert die mittels einer Drahtseilbahn beladenen Güterwagen über die Anschlußstelle zum Bahnhof. Auch die Drahtseilbahn wird elektrisch betrieben; die kleinen, aus Suralin gefertigten Loren laufen von der Berg- zur Talstation und zurück.

Die etwa 18 m lange zweigleisige Strecke verläuft um die ganze Anlage. Um die Züge niveaufrei ausfädeln und damit ihre Richtung ändern zu können, bestehen im mittleren Teil der Anlage Querverbindungen mit Über- und Unterführungen. Daraus resultiert eine Gleislänge von 55 m mit über 30 Signalen, 50 Weichen und einer Vielzahl von Blockstellen. Die elektrische Verschaltung entspricht im Prinzip der des großen Vorbildes. Auf diese Weise ist es möglich, sowohl im automatischen Blockverkehr als auch mit manueller Bedienung zu fahren. Unabhängig davon wird in den Bahnhöfen über spezielle Fahrpulte mit den Zügen rangiert.

Das große Fahr- und Bedienpult befindet sich als Besonderheit innerhalb der relativ schmalen Anlage; zwei Streckenteile rahmen es ein. Dadurch ist die Großanlage von allen Seiten zugänglich und zu besichtigen.

G.-R. Voß

Lokzug mit Reihe 498 der ČSD 1983
in Leipzig Hbf
Foto: Wolfgang Ulbrich, Leipzig

Reihe 601 der MAV in HO

FEBRUAR

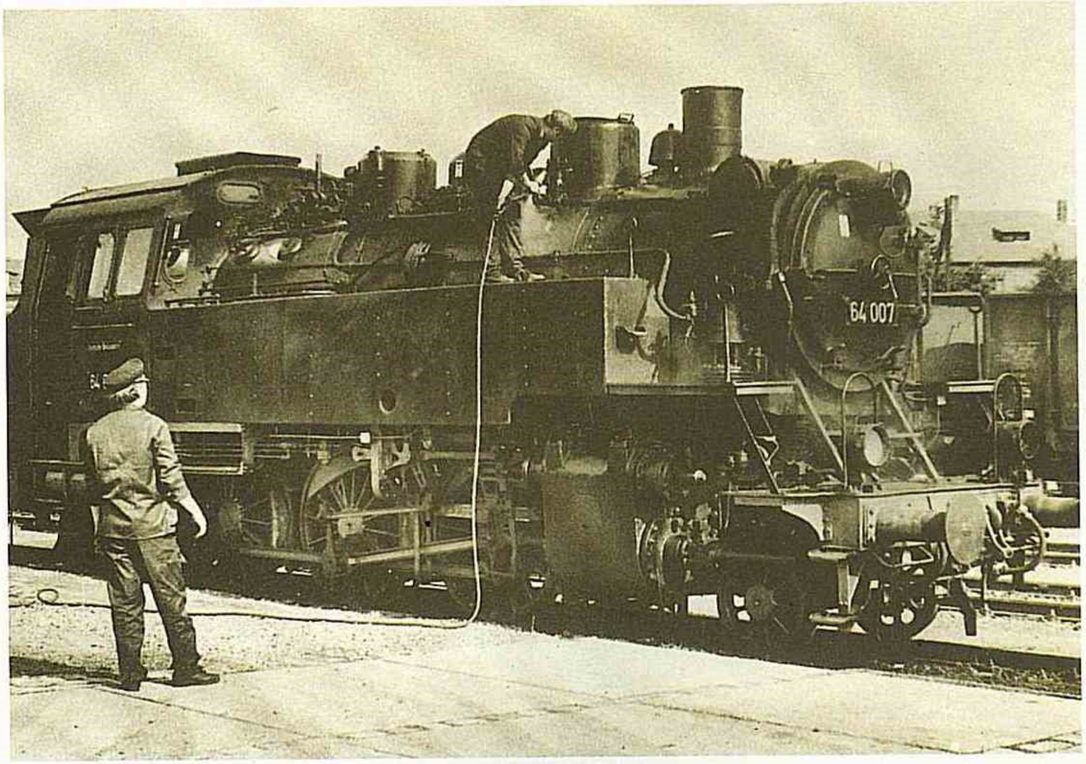
16. 2. Fastnacht
21. 2. Tag der Mitarbeiter des Handels
23. 2. 1918 Gründung der Roten Armee – Tag der Sowjetarmee (70. Jahrestag)
24. 2. 1848 Das Kommunistische Manifest erstmalig in London veröffentlicht (140. Jahrestag)

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29						

Ein preisgekröntes Modell

Die Reihe 601 der MAV – in diesem Kalender zeigen wir sie als Nachbildung in der Kategorie A 1/H0. Mit diesem Eigenbau-Triebfahrzeug errang Mihály Psora aus der Ungarischen Volksrepublik beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1985 in Trutnov einen ersten Preis.
Die steigungsreichen Strecken auf dem Gebiet der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie, speziell in den Karpaten, hatten den Einsatz leistungsfähiger Lokomotiven erfordert. Hierfür sind allerdings weniger Maschinen mit Steifrahmen, sondern vielmehr Triebgestell-Lokomotiven der Bauart Mallet in Dienst gestellt worden. Da die Reihe 651 (C'C n4v) die in sie gesetzten Erwartungen nicht ganz erfüllte, lieferte die Lokomotivfabrik Budapest von 1914 bis 1921 insgesamt 60 Mallet-Maschinen (1'CC h4v), deren Abmessungen auch die späteren Einheitslokomotiven der DRG nur teilweise bzw. gar nicht erreichten. So besaß die Reihe 601 z. B. einen Brotan-Kessel mit 275 m^2 Verdampfungsfläche; die Rostfläche betrug 5,09 m^2 (im Vergleich: BR 44 der DRG = 4,55 m^2) und der Kesseldruck 15 kp/cm^2. Mit Zylindermaßen von 520 und 850 mm Durchmesser erzielten diese Lokomotiven auf einer Steigung von 25 ‰ mit 350 t Anhängermasse noch eine Geschwindigkeit von 40 km/h. Gelegentlich führten sie auch Gebirgsschnellzüge, wobei ihre Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausreichend war.

Dipl.-Ing. Peter Eickel



Letzter „Schliff"
Foto: Manfred Neumann, Dresden

Mittelgebirgslandschaft

MÄRZ

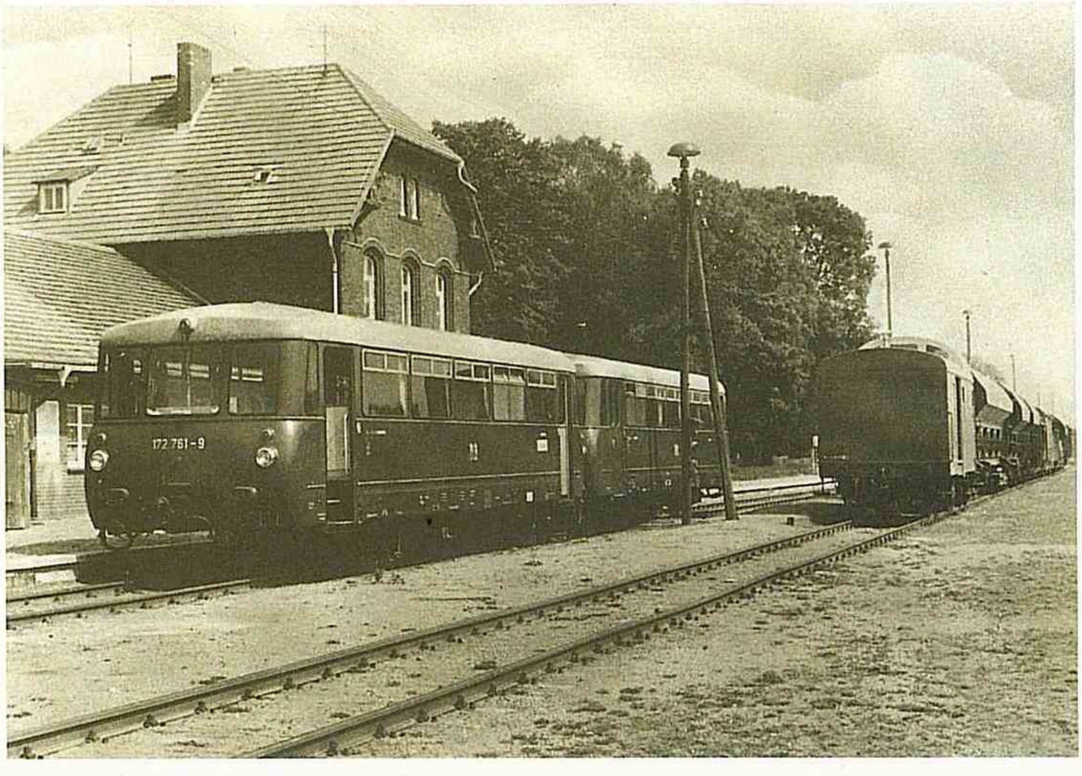
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15					

1. 3. Tag der Nationalen Volksarmee
2. 3. 1931 M. S. Gorbatschow geboren
5. 3. 1871 Rosa Luxemburg geboren
8. 3. Internationaler Frauentag
13. 3. Beginn der Leipziger Frühjahrsmesse
14. 3. 1883 Karl Marx gestorben (105. Todestag)

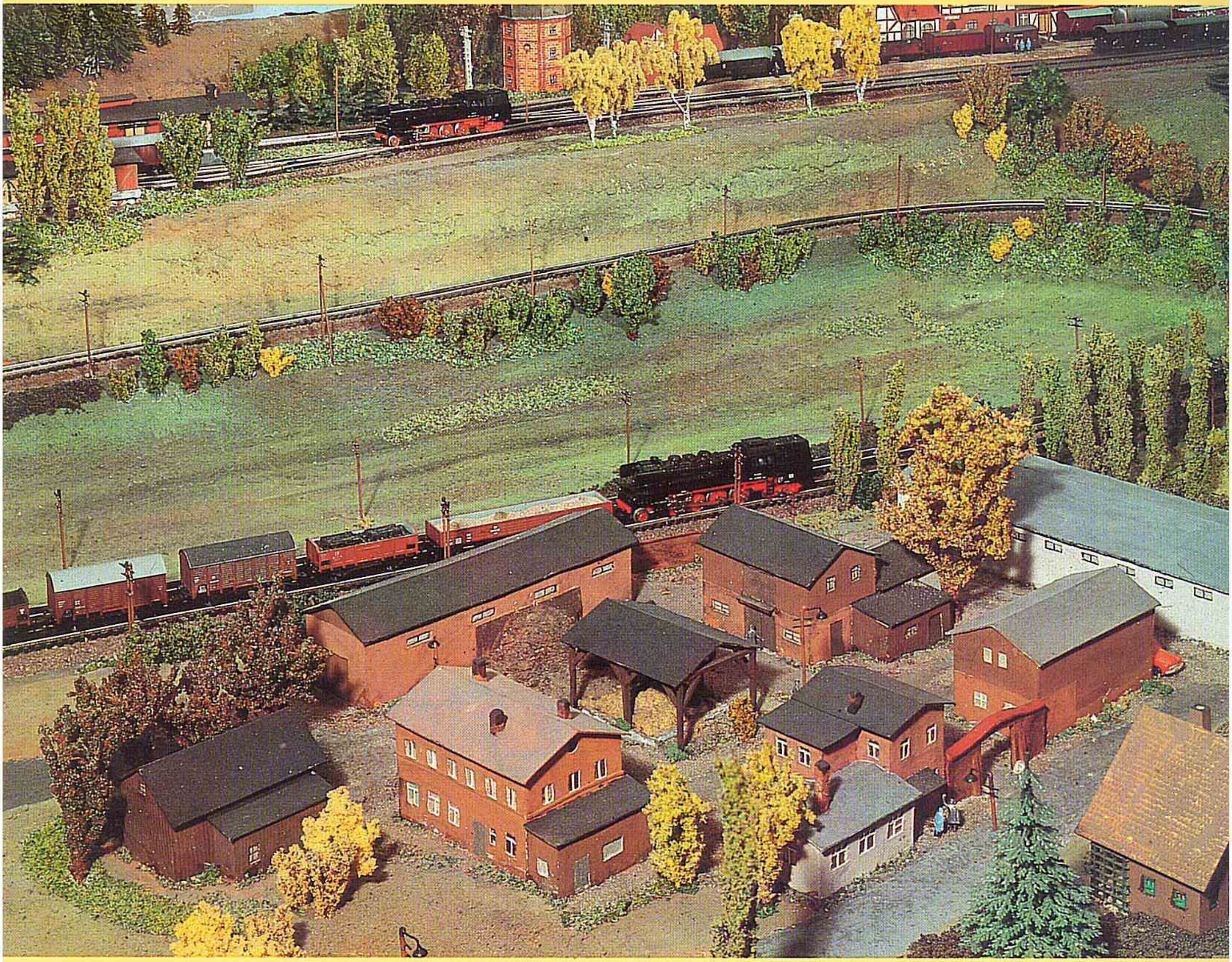
Anlage der AG 3/53 Gelenau

Zu den besonderen Anziehungspunkten 1985 im Ausstellungszentrum am Berliner Fernsehturm zählte die H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/53 des DMV. 155000 Besucher in zwei Wochen – ein schöner Erfolg auch für die Gelenauer Modelleisenbahner.
Blickfang dieser 20 m² großen, von nur 10 Mitgliedern in 4 Jahren gebauten Anlage ist in erster Linie die abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaft mit einem Stausee, ausgedehnten Wäldern, Industrieanlagen, vielen Gebäuden und 10 imposanten Brückenbauwerken. Zur Gestaltung eines regen Zugbetriebes wurden 300 m Gleis sowie 50 Weichen verlegt. Wegen des fehlenden Schattenbahnhofs ist die Fahrstrecke erheblich verlängert. Sie windet sich in mehreren Gleisschleifen durch den Berg, so daß jeder Zug knapp 100 m zurücklegen muß, um seinen Ausgangspunkt wieder zu erreichen. Auch eine Nebenbahn führt in das steil aufragende Gebirge, wo sie einen 40 cm hohen Viadukt überquert. Außerdem gibt es zwischen dem Schmalspurbahnhof „Hohndorf" und der „Wilhelmsburg" noch eine Zahnradbahn.
Während jeder Ausstellung findet zu bestimmten Zeiten der „Tag-und-Nacht-Betrieb" statt – eine Attraktion vor allem für die Kinder, die gespannt auf jenen Moment warten, da es im Saal langsam dunkel wird und die Lichter auf der Anlage angehen.
Da sich die 13 Mitglieder der seit 1974 bestehenden AG vorgenommen haben, immer wieder etwas Neues zu zeigen, arbeiten sie gegenwärtig an einer Eckplatte für ihre nunmehr dritte Gemeinschaftsanlage.

AG 3/53 Gelenau



Moderne Nebenbahnidylle im Bf Tribsees
Foto: Hartmut Stange, Dresden



N-Anlage „Krossen – Bürgel“

MÄRZ

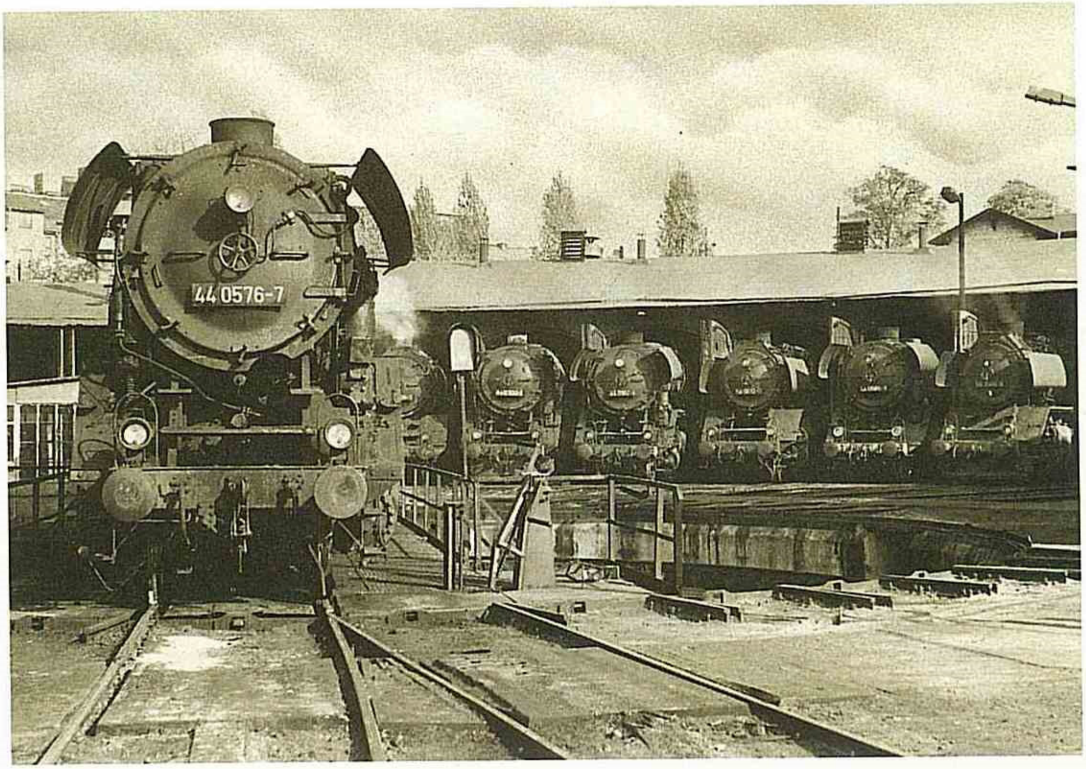
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

20. 3. Frühlingsanfang
21. 3. Internationaler Tag für die Beseitigung der Rassendiskriminierung
23. 3. Welttag der Meteorologie
27. 3. Welttheatertag

N-Anlage „Krossen–Bürgel"

Am 2. Oktober 1905 wurde die 20,7 km lange Strecke Eisenberg–Porstendorf dem öffentlichen Verkehr übergeben, nachdem der Abschnitt Krossen (Elster)–Eisenberg bereits seit dem 1. April 1880 als Sekundärbahn betrieben worden ist. 1969 erfolgte zwischen Eisenberg und Porstendorf der Verkehrsträgerwechsel, womit das Schicksal dieser Strecke besiegelt war.
Die Freunde der Gruppe „Gohlis" in der Leipziger AG 6/7 „Friedrich List" wählten den Bf Krossen (Elster) als Ausgangspunkt ihrer 1,50 m × 6,00 m großen N-Anlage mit dem Endbahnhof der Töpferstadt Bürgel. Den regen Zugbetrieb auf der im Modell nachgebildeten Hauptstrecke Leipzig–Zeitz–Gera–Saalfeld übernehmen die PIKO-Lokomotiven der Baureihen 118 und 65^{10}. Als Ersatz für den „Esel", wie die Nebenbahn im Volksmund genannt wurde, fahren die 55er, ebenfalls aus der Produktion von PIKO, und die BR 118.
Ein besonderer Blickfang der Anlage sind die nahezu perfekt gestalteten Gebäude. Das umseitige Bild zeigt aus der Vogelperspektive einen Bauernhof in sächsisch-thüringischem Stil mit Misthaufen, offener Scheune und verschiedenen Stallgebäuden. Mitten in der Ortschaft Krossen gelegen, nach Fotos entworfen und gebaut, zeugt er vom hohen Leistungsstand der Leipziger Modellbauer. Die Baumstämme wurden aus Drahtabfällen zusammengelötet, gefärbt und mit PVC-Schaumstoffflocken beklebt. Verschiedenartige Telegrafenmasten und Straßenlampen, in gleicher Weise hergestellt, bereichern die Anlage. Bei der Gestaltung der Landschaft haben die Mitglieder der Gruppe „Gohlis" bewußt auf Grasmatten verzichtet und nur eingefärbtes Sägemehl auf die Geländedecke geklebt.

Wolfgang Bahnert



Dampflok-Parade im Bw Eberswalde
Foto: Thomas Poth, Gotha

Preisgekrönte Modelle

APRIL

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15		

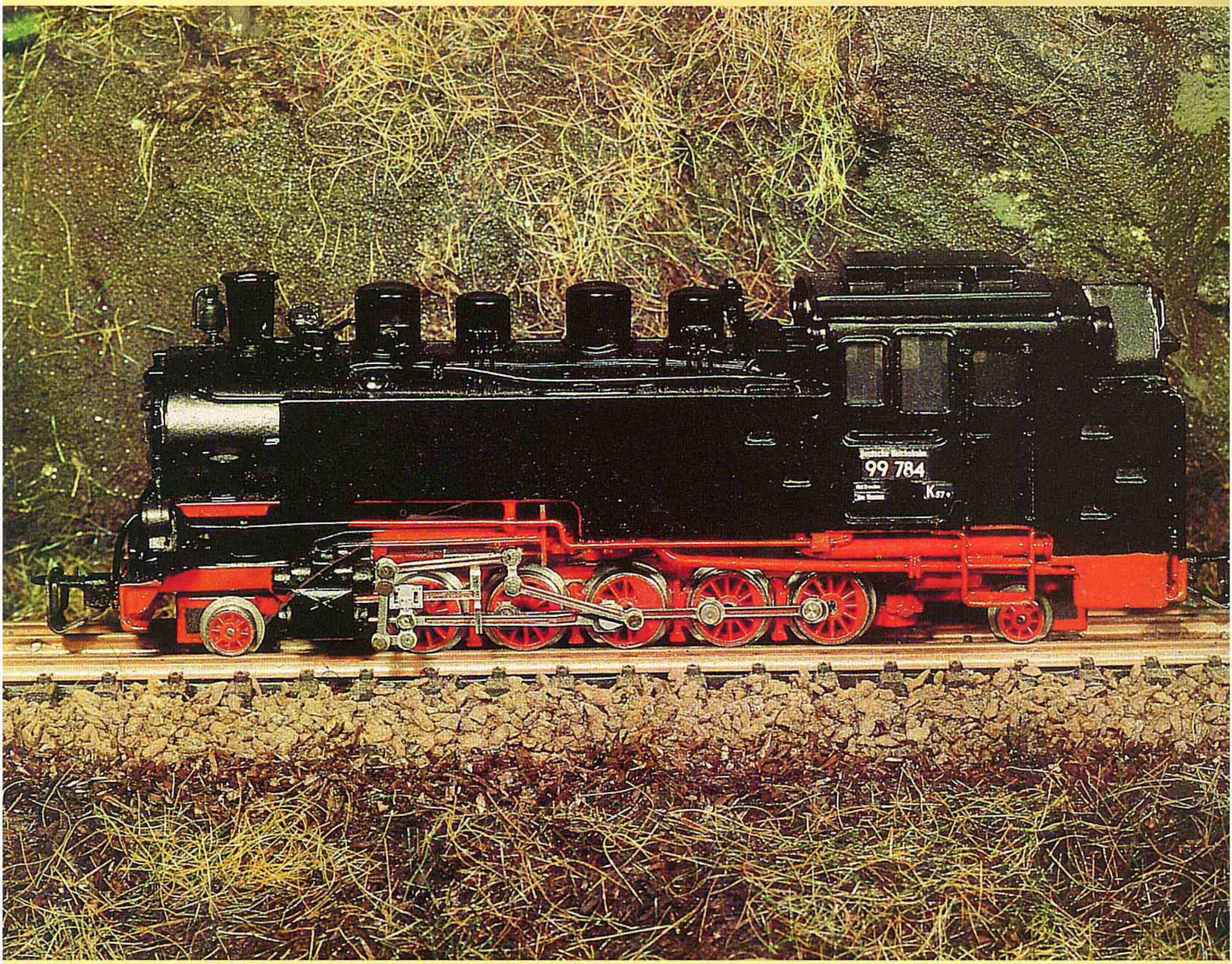
1. 4.	Karfreitag
3. 4.	Ostersonntag
7. 4.	Weltgesundheitstag
10. 4.	Tag des Metallarbeiters
12. 4. 1961	Erster bemannter Weltraumflug mit J. A. Gagarin – Internationaler Tag der Luft- und Raumfahrt

Wettbewerbsmodelle aus der ČSSR

Der T435 – bei uns als V75 bekannt – folgte als Weiterentwicklung die Reihe T458. Steigende Transportleistungen erforderten die Auslastung der Züge und damit noch größere Traktionsleistungen von den Triebfahrzeugen. Ab 1977 wurden deshalb bei ČKD Sokolov vierachsige Güterzuglokomotiven der Baureihe T466.2 entwickelt und in der Folgezeit in beachtlicher Stückzahl gebaut. Ihr Dieselmotor kann bei 1250 U/min eine Leistung von 1200 PS (883 kW) abgeben. Die Kraftübertragung erfolgt elektrisch, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 90 km/h festgelegt. Im Bedarfsfalle können zwei Lokomotiven von einem Führerstand aus bedient werden.
Unter Verwendung von Teilen der BR 110 des VEB Kombinat Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, baute Ivan Benařik aus Gottwaldov die T466.2101, wofür er beim nationalen Modellbahnwettbewerb der ČSSR 1985 in Trutnov einen 1. Preis in der Kategorie A2/H0 erhielt.
Miloš Vondřejc aus Trutnov fertigte die Kesselwagen der Kategorie B1/H0. Mit dem ersteren der Gattung Ra, Ladegut Propan-Butan, errang er einen 1. Preis beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1985; der andere Wagen, ebenso gut gestaltet, konnte nicht ausgezeichnet werden, denn die Wettbewerbsrichtlinie legt eindeutig fest: Sendet ein Teilnehmer mehrere Modelle derselben Kategorie ein, so darf nur eines davon einen Preis erhalten.

Wolfgang Bahnert

BR 110 mit Personenzug im Schwarzatal
Foto: Fritz Kleine, Pößneck-Opitz



Umbaumodell der BR 99^{77-79}

APRIL

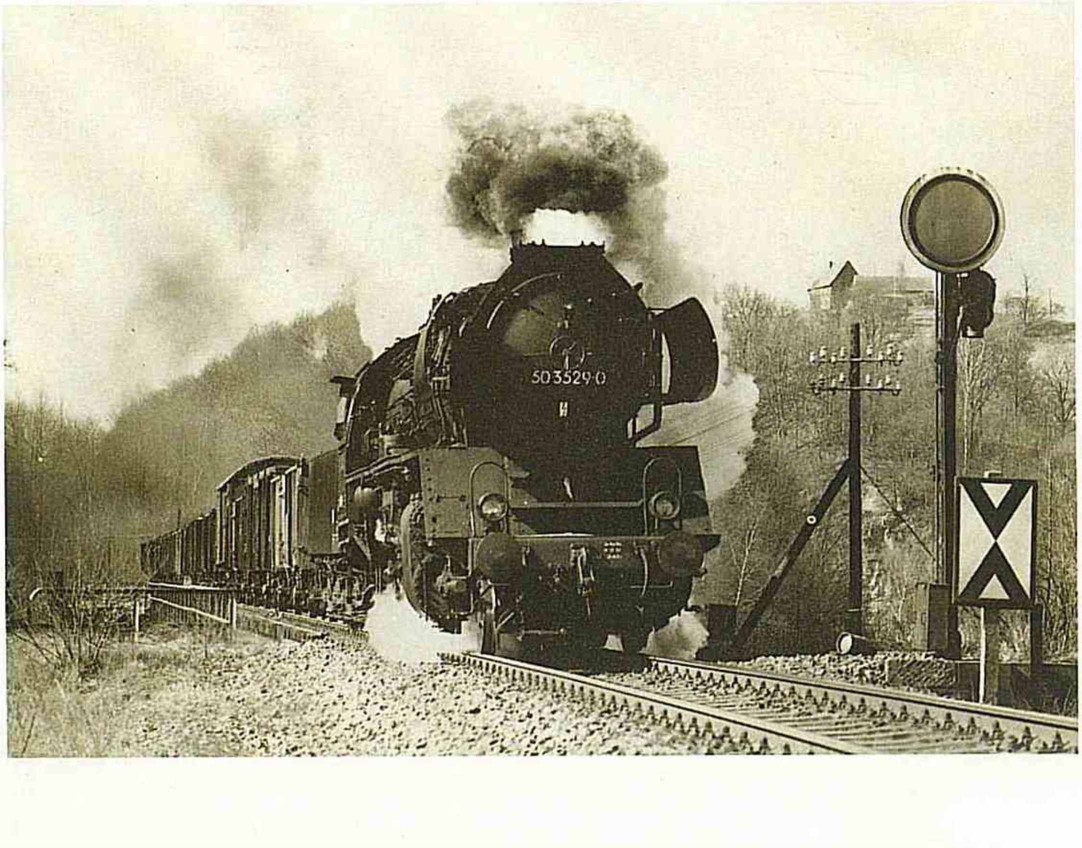
16. 4. 1886 Ernst Thälmann geboren
18. 4. Internationaler Denkmaltag
21. 4. 1946 Gründung der SED auf dem Vereinigungsparteitag von KPD und SPD (21./22. April)
22. 4. 1870 W. I. Lenin geboren
24. 4. Internationaler Tag der Jugend und Studenten gegen Kolonialismus und für friedliche Koexistenz
24. 4. Welttag der Partnerstädte

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Schmalspurlokomotive 99784

Die letzten leistungsfähigen Lokomotiven für das sächsische 750-mm-Schmalspurnetz sind bereits von 1928 bis 1933 gebaut worden, daher war es dringend erforderlich, dem teilweise überalterten Maschinenpark neue Triebfahrzeuge zuzuführen. So verließ 1952 die erste 1'E 1'-Neubaulokomotive den VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg; bis zum Jahre 1956 folgten weitere 23, als 99771 bis 99794 in den Betriebspark der DR eingereiht.
Die BR 99^{77-79} hatte starke Ähnlichkeit mit den bewährten Einheitslokomotiven gleicher Achsfolge aus den dreißiger Jahren, waren jedoch nach neuesten Erkenntnissen entwickelt und ausgeführt. Ihre Höchstgeschwindigkeit lag bei 30 km/h, ihre Leistung bei etwa 500 PS. Die um 0,83 m^2 vergrößerte Rostfläche ermöglichte auch die Feuerung von Braunkohlenbriketts, und die reichlich bemessenen Vorräte verliehen den Loks einen großen Aktionsradius. Anfangs waren die Maschinen zum großen Teil auf dem Thumer Schmalspurnetz zu finden, heute hingegen sind sie in Cranzahl, Freital-Hainsberg, Radebeul-Ost und sogar auf der Insel Rügen zu Hause.
Die umseitig abgebildete 99784 baute Modelleisenbahnfreund Frank Ebermann aus Dresden. Er erhielt dafür beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1983 in Budapest einen ersten Preis in der Kategorie A2/H0. Die kleine Maschine entstand auf dem Fahrgestell einer N-Güterzuglokomotive; Kessel, Führerhaus, Wasserkästen und vieles andere mehr wurden selbst angefertigt.
Die 99784 versieht noch heute ihren Dienst; sie ist seit 1983 auf der Strecke Puttbus–Göhren im Einsatz.

Klaus Liebschner



Auf der Strecke Roßwein–Nossen
Foto: Jürgen Albrecht, Oschatz

Auf Sonderfahrt

MAI

1. 5.	Internationaler Kampf- und Feiertag der Werktätigen
5. 5. 1818	Karl Marx geboren (170. Geburtstag)
8. 5. 1945	Tag der Befreiung vom Hitlerfaschismus
8. 5.	Welttag des Roten Kreuzes
10. 5.	Tag des freien Buches

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15

Sonderfahrten der DMV und der DR

Der Deutsche Modelleisenbahnverband der DDR veranstaltet alljährlich in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn viele Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde. Triebfahrzeuge sind zumeist Dampflokomotiven, manchmal auch elektrische Oldtimer oder Triebwagen. Für die entsprechende Atmosphäre sorgen die Traditionszüge „Velten" und „Zwickau" mit ihren historischen Personen-, Gepäck- und Speisewagen.
Anlässe zu Sonderfahrten sind oft Jubiläen von Strecken, Bahnhöfen oder Betriebswerken. Zuweilen handelt es sich um reine „Fotofahrten", bei denen die Eisenbahnfreunde Scheinanfahrten auf Hunderte Meter Film bannen. In den einzelnen Direktionsbezirken der DR haben sich bereits gewisse Traditionen gebildet. So finden vor allem im Bereich der Rbd Erfurt hervorragend organisierte Fahrten statt, deren Routen die landschaftlichen Schönheiten Thüringens mit dem Einsatz interessanter Fahrzeuge verbinden. Ebenfalls bekannt sind die Fahrten der Dresdner zum Tag des Eisenbahners, die traditionellen Vogtlandrundfahrten der Zwickauer oder die Fahrten rund um Berlin, wo auch unser Foto entstand. Es zeigt die 741230 als Vorspannlok für die 64007 auf der Strecke zwischen Rathenow und Brandenburg.
Die 741230, 1916 unter der Fabriknummer 9523 von Borsig gebaut, beförderte bis zur Elektrifizierung Stadtbahnzüge, war danach im Strecken- und Rangierdienst eingesetzt und ist am 25. April 1965 ausgemustert worden. Die 64007 entstand 1928 in der gleichen Firma. Einsatzgebiet ist der gesamte norddeutsche Raum gewesen, vom Bw Rheine bis ins Bw Stendal, wo sie am 1. Juli 1970 ausgemustert wurde. Beide Lokomotiven sind inzwischen wiederaufgearbeitet und versehen heute als Museumsmaschinen ihren Dienst.

Günther Feuereißen

D375 „Vindobona/Hungaria" in Dresden Hbf
Foto: Hartmut Stange, Dresden

„Wittgensdorf ob Bf"

MAI

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

17. 5. Weltfernmeldetag
18. 5. Internationaler Museumstag
20. 5. Tag der Jugendbrigaden
22. 5. Pfingstsonntag
23. 5. Pfingstmontag

H0-Anlage „Wittgensdorf ob Bf"

Eine Gemeinde mit drei Bahnhöfen ist Wittgensdorf bei Karl-Marx-Stadt. Der obere Bahnhof und der Haltepunkt Wittgensdorf Mitte liegen an der Hauptstrecke Leipzig–Karl-Marx-Stadt, der Haltepunkt Wittgensdorf unt Bf hingegen an der Nebenbahnstrecke Karl-Marx-Stadt–Rochlitz.

Die Freunde der Gruppe „Bw West" der Leipziger AG 6/7 „Friedrich List" gestalteten „Wittgensdorf ob Bf" als Mittelpunkt ihrer H0-Anlage, die eine Fläche von 1,40 m × 9,50 m einnimmt.

Vor Jahren atmeten viele Lokheizer erleichtert auf, wenn der Zug, von Leipzig kommend, die „Erlöserbrücke" kurz vor dem Bahnhof passierte und der Auspuffschlag der Lokomotive schneller wurde. Die Steigung war bezwungen, es konnte beschleunigt werden, und dann begann die Talfahrt nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt). Als Triebfahrzeuge vor schweren Personenzügen und Eilzügen diehten Lokomotiven der Baureihe 39 (preuß. P 10), die später nach ihrer Rekonstruktion zur Baureihe 22 umgezeichnet worden sind. Andere Personenzüge wurden von Lokomotiven der Baureihen 38^{2}, 38^{10-40}, 65^{10}, 75^{5} oder 86 gefördert, während vor den Güterzügen die BR 44, 50 oder 58 des Bw Hilbersdorf zu sehen waren. Auch Neubaulokomotiven der Baureihe 23^{10} haben Schnell- und Eilzüge gezogen.

Unser Foto zeigt eine 86er beim Rangieren. Sie ist ein H0-Modell des VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, BT EBM Zwickau. Die Rekowagen stammen aus der Werkstatt von Jürgen Grötzsch; er hat die Teile dafür in einer Metallform aus Epilox gegossen, nachgeputzt und zusammengebaut. Der Arbeitsaufwand für Modelle solcher Art ist zwar hoch, doch stellen diese eine Bereicherung des Fahrzeugparkes auf der Anlage dar.

Wolfgang Bahnert

Kontrollfahrt auf Schienenroller
(Selketalbahn/Harz)
Foto: Manfred Zabel, Dresden

Spur-0-Anlage

JUNI

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15				

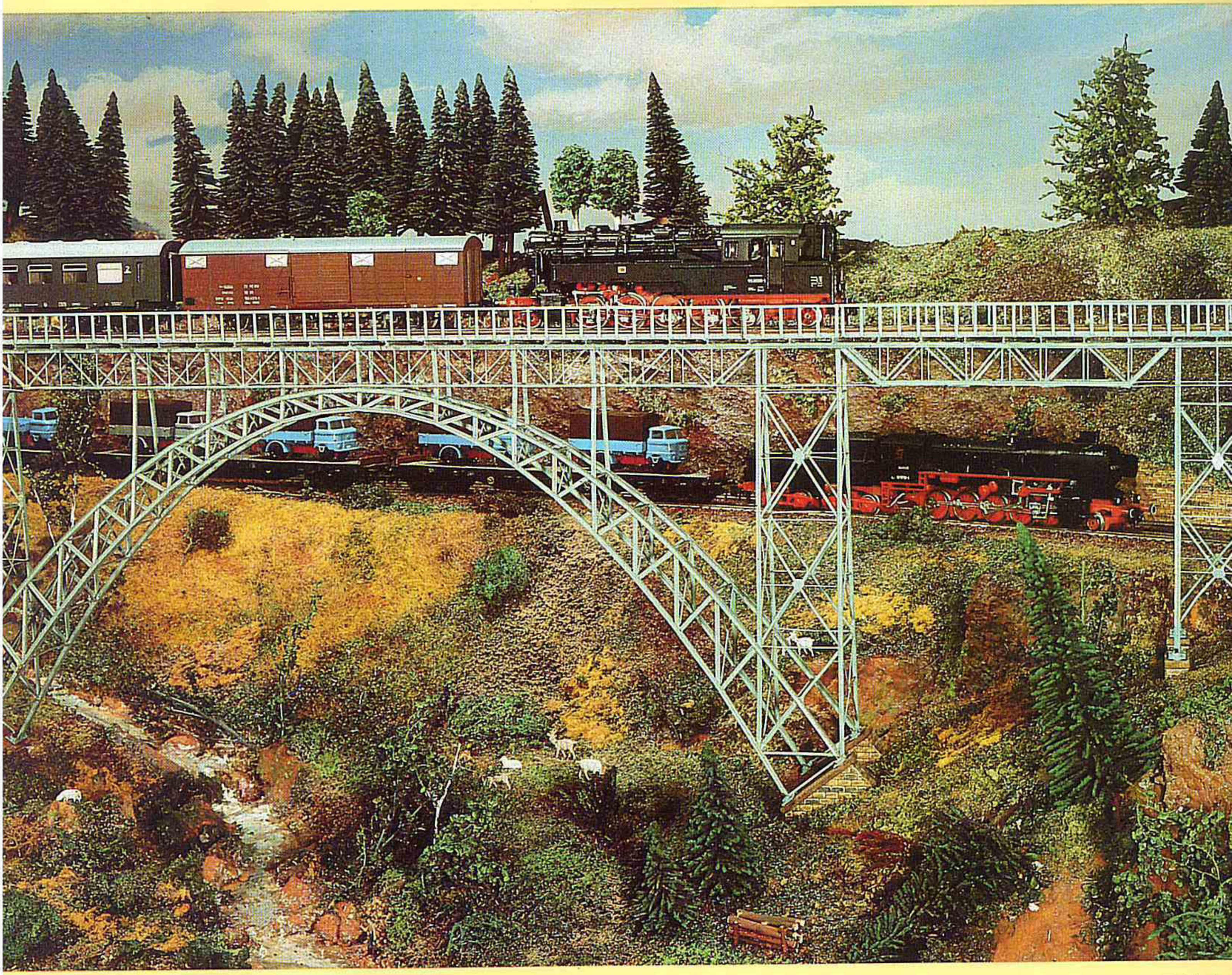
1. 6. Internationaler Tag des Kindes
5. 6. Weltumwelttag
12. 6. Tag des Lehrers
12. 6. Tag des Eisenbahners
12. 6. Tag der Werktätigen des Verkehrswesens

Anlage in der Nenngröße 0

Mittlerweile Geschichte geworden ist die Spur-0-Anlage der Schülergruppe der AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig. Das letzte Foto von ihr sahen wir im Jahrgang 1986 des Modelleisenbahnkalenders.
Die 118021, in traditioneller Messingbauweise von Modellbahnfreund Hänsch erbaut, hat einen DBv-Doppelstockzug aus der ehemaligen Zeucke-Produktion „am Haken". Der Antrieb der Lok erfolgt durch Petrich-Motoren über Schneckengetriebe auf die Achsen. Häuser, Zäune und Bahnsteige sind Arbeiten von Schülern und Jugendlichen. Als Material wurden Sperrholz, Preßspanplatten und Pappe verwendet. Bäume und Sträucher entstanden aus präparierten und eingefärbten Goldrutenblüten.
1987 wurde die Anlage demontiert, um somit Platz für eine neue zu erhalten. Die Freunde der Gruppe bauten außerdem für das Umfeld des rollenden Materials der ehemaligen „Potsdamer Anlage" Gebäude und Gleisanlagen im Maßstab 1:32, die aus Anlaß des Deutschen Turn- und Sportfestes der DDR in Leipzig im Juli vergangenen Jahres erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurden.
Mit Volldampf wird jetzt an einer neuen 0-Anlage gearbeitet. Sie soll zum größten Teil aus Eigenbauten bestehen. Die erste Dampflokomotive dafür entsteht in der Werkstatt von Modellbahnfreund Hänsch. So dürfen wir gespannt künftige Fotos von Anlagen der großen Spurweiten bzw. Nenngrößen erwarten.

Wolfgang Bahnert

Wenn ich einmal groß bin ...
Foto: Walter Schau, Brandenburg



BR 95 auf der „Müngstener Brücke"

JUNI

16. 6. Internationaler Tag der Solidarität mit dem Kampf des Volkes von Südafrika – Sowetotag
18. 6. Tag der Werktätigen der Wasserwirtschaft
19. 6. Tag der Genossenschaftsbauern und Arbeiter der sozialistischen Land- und Forstwirtschaft
21. 6. Sommersanfang
26. 6. Tag des Bauarbeiters
30. 6. 1893 Walter Ulbricht geboren (95. Geburtstag)

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

SMBS-Anlage der AG 3/4 Meißen

Mit einer Gesamtlänge von zirka 30 m war sie die größte Anlage der zentralen Modelleisenbahnausstellung 1985 in Berlin. Aber nicht nur ihre Größe machte diese variable Anlage zum Anziehungspunkt für das Publikum. Viele mit Liebe zum Detail gestaltete Motive beleben das Geschehen, so auch das neue, umseitig gezeigte Anlagenteil mit der 1,23 m langen filigranen Fachwerk-Bogenbrücke. Olaf Herfen baute sie in Anlehnung an die bekannte Müngstener Brücke. Etwa 900 Einzelteile aus Schienenprofil, Draht und Knotenblechen sind durch 2350 Lötstellen verbunden. Wie beim Vorbild führt der Viadukt über ein bewaldetes Tal mit einem kleinen Fluß. Das Modelltal entstand dadurch, daß der Rahmen des Anlagenteils nach unten durchgekröpft wurde. Diese Unterbrechung der an allen anderen Teilen weitgehend horizontalen Rahmenkanten bringt eine angenehme Abwechslung in das Bild der Landschaft, die Rolf Kluge und andere Freunde der AG 3/4 liebevoll gestaltet haben.
Auf dem Foto passiert gerade eine Lok der BR 95 die Brücke. Dieses Testmodell aus der Nullserie von PIKO war nach einigen Nacharbeiten am Fahrwerk während der gesamten Ausstellung täglich 10 Stunden mit den für die Meißner Anlage typischen originallangen Zügen im harten Einsatz. Während der insgesamt 160 Betriebsstunden traten an der Lok keinerlei Störungen auf. Durch einen solchen Ausstellungstest erhält die Modelleisenbahn-Industrie wertvolle Erfahrungen und Hinweise, die bei der Serienproduktion berücksichtigt werden.
Die BR 52 baute Rudolf Heinrich aus einer 52er Kondenslok; der Wannentender entstand als Kunstharzabguß nach einem von Olaf Herfen gebauten Handmuster.

Dipl.-Ing. Olaf Herfen

Nach dem Ausscheiden aus dem plan mäßigen Zugdienst (25.9.1981)
Foto: Rainer Heinrich, Steinpleis

Gemeinschaftsanlage der AG 3/5 Plauen

JULI

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15		

1. 7. Tag der Deutschen Volkspolizei
3. 7. Tag des Bergmanns und des Energiearbeiters
9. 7. 1914 Willi Stoph geboren

H0-Anlage der AG 3/5 Plauen

Der tägliche Nahgüterzug aus Plauen (Vogtl.) ob Bf kurz vor dem Überqueren der Elstertalbrücke und der Einfahrt in den Bf Jocketa, dargestellt auf der 28 m² großen H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/5 Plauen des DMV. Ihr Motiv ist eine zweigleisige Hauptbahn mit einer vom Großstadtbahnhof ausgehenden Nebenbahn. Auf der L-förmigen Anlage sind 215 m Gleis verlegt sowie 76 Weichen installiert worden. Das Auswechseln der Züge erfolgt über einen vollautomatisch gesteuerten Schattenbahnhof.
Im Dezember 1985 war die völlig neugestaltete Anlage erstmals zu sehen. Seitdem konnten sich in zwei Ausstellungen etwa 35000 Besucher vom Können der Plauener Modelleisenbahner überzeugen. Die 30 Mitglieder zählende Arbeitsgemeinschaft ist vor allem durch ihre Souvenirs bekannt geworden, die sie zu verschiedenen Jubiläen der Eisenbahn und des Nahverkehrs im Territorium herausgegeben hat. Mit Farbpostern, Bildpostkartenserien, Gläsern, Aufklebern und anderem mehr bereicherte sie nicht nur das Angebot eigener Ausstellungen, sondern stellte diese Artikel auch anderweitig zur Verfügung, so z. B. seit 1986 für den großen Solidaritätsbasar der Journalisten auf dem Berliner Alexanderplatz.
In den letzten Jahren belegte die AG 3/5 Plauen im Wettbewerb der Arbeitsgemeinschaften des DMV-Bezirksverbandes Dresden auf Grund ihrer vielfältigen Aktivitäten stets einen der vorderen Plätze.

Eberhardt Krause

Im Schwarzatal
Foto: Fritz Kleine, Pößneck-Öpitz

Modell der Hetzdorfer Brücke

JULI

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

H0-Anlage „Bf Hetzdorf (Flöhatal)"

Ein Viadukt, ein großer Bahnhof oder auch ein Bahnbetriebswerk als Mittelpunkt einer Modellbahnanlage wird stets Blickfang und Anziehungspunkt sein. Davon ließen sich die Mitglieder der Gruppe „West" in der AG „Friedrich List" Leipzig bei der Neukonzipierung ihrer Gemeinschaftsanlage leiten – sie entschlossen sich zur Nachbildung des Bf Hetzdorf (Flöhatal) mit dem unter Denkmalschutz stehenden gleichnamigen Viadukt, der für die Hauptstrecke Dresden–Werdau errichtet worden ist.
Mehrere Exkursionen, Hunderte von Fotos, dazu Gespräche mit Eisenbahnern in Hetzdorf bildeten die Grundlage für den Bau der 1,60 m × 8,00 m großen H0-Anlage, die 1985 zur Leipziger Modellbahnausstellung im Messehaus am Markt erstmals zu sehen war. Daß der Gruppenleiter Jürgen Gey als gelernter Maurer nicht nur mit der „Kelle" umgehen kann, bewies er beim Bau des Viaduktes aus Sperrholz und Preßspanplatten verschiedener Stärken. Bahnhofsgebäude und Lokschuppen entstanden im Maßstab 1:87 genau nach dem Vorbild. Die 86er als typische Nebenbahnlok im Erzgebirge stammt aus der Produktion des EBM Zwickau.
Die sächsischen „Tausendfensterwagen" konnten aus den bekannten Windbergwagen von PIKO zusammengesetzt werden. Zur Gestaltung des Laubwaldes fanden verschiedene Unkräuter Verwendung. Sie wurden präpariert, mit gefärbtem Sägemehl beklebt und mit Stämmen aus Suralin auf die Anlage „gepflanzt".

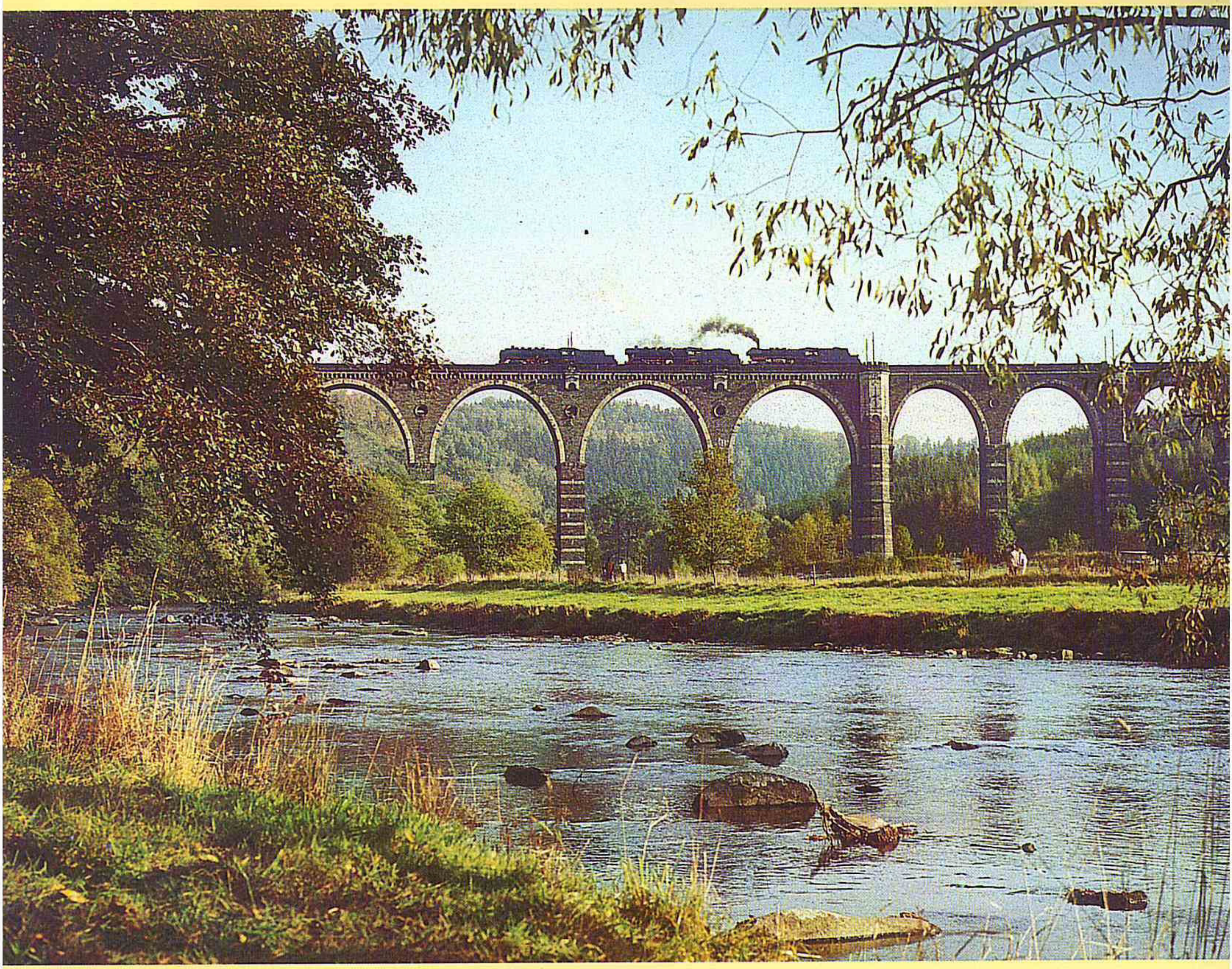
Wolfgang Bahnert

**H0-Anlage „Bf Hetzdorf (Flöhatal)"**

Ein Viadukt, ein großer Bahnhof oder auch ein Bahnbetriebswerk als Mittelpunkt einer Modellbahnanlage wird stets Blickfang und Anziehungspunkt sein. Davon ließen sich die Mitglieder der Gruppe „West" in der AG „Friedrich List" Leipzig bei der Neukonzipierung ihrer Gemeinschaftsanlage leiten – sie entschlossen sich zur Nachbildung des Bf Hetzdorf (Flöhatal) mit dem unter Denkmalschutz stehenden gleichnamigen Viadukt, der für die Hauptstrecke Dresden–Werdau errichtet worden ist.
Mehrere Exkursionen, Hunderte von Fotos, dazu Gespräche mit Eisenbahnern in Hetzdorf bildeten die Grundlage für den Bau der 1,60 m × 8,00 m großen H0-Anlage, die 1985 zur Leipziger Modellbahnausstellung im Messehaus am Markt erstmals zu sehen war. Daß der Gruppenleiter Jürgen Gey als gelernter Maurer nicht nur mit der „Kelle" umgehen kann, bewies er beim Bau des Viaduktes aus Sperrholz und Preßspanplatten verschiedener Stärken. Bahnhofsgebäude und Lokschuppen entstanden im Maßstab 1:87 genau nach dem Vorbild. Die 86er als typische Nebenbahnlok im Erzgebirge stammt aus der Produktion des EBM Zwickau.
Die sächsischen „Tausendfensterwagen" konnten aus den bekannten Windbergwagen von PIKO zusammengesetzt werden. Zur Gestaltung des Laubwaldes fanden verschiedene Unkräuter Verwendung. Sie wurden präpariert, mit gefärbtem Sägemehl beklebt und mit Stämmen aus Suralin auf die Anlage „gepflanzt".

Wolfgang Bahnert

Im Bf Kurort Oybin
Foto: Rainer Kitte, Görlitz



Lokzug auf der Hetzdorfer Brücke

AUGUST

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15						

5. 8. 1895 Friedrich Engels gestorben
13. 8. 1871 Karl Liebknecht geboren
13. 8. 1913 August Bebel gestorben (75. Todestag)
13. 8. 1961 Sicherung der Staatsgrenze der DDR

85 Jahre Heizhaus Hilbersdorf

Im Oktober 1985 beging das Bahnbetriebswerk Karl-Marx-Stadt sein Jubiläum mit einer Lokparade vor dem Heizhaus 1 in Hilbersdorf. Neun Dampflokomotiven präsentierten sich um die Drehscheibe. An den beiden folgenden Tagen verkehrte jeweils ein Güterzug von Karl-Marx-Stadt Hbf nach Oederan. Zuglok war die 58 3047, der die 44 1093 Vorspann leistete, und als Schiebelok fungierte die 50 1002. Das Bw führte damit allen Gästen augenscheinlich vor, welche Leistungen es in der tagtäglichen Bespannung aller Plan- und Sonderzüge erbringt, auch wenn die Dampflokomotiven dabei nurmehr einen geringen Teil der Zugförderung übernehmen. Auf der Rückfahrt waren die drei Maschinen zu einem Lokzug vereinigt, den das umseitige Bild auf der Flöhatalbrücke bei Hetzdorf zeigt.
Der Betriebsmaschinendienst Chemnitz hatte seine Anlagen bis zur Jahrhundertwende in der Nähe des Personenbahnhofes. 1873 standen im Heizhaus 39 Lokomotiven unter Dampf. 8 Maschinen rangierten, während die anderen einen Teil der 82 Personen- und 50 Güterzüge bespannten, die Chemnitz frequentierten. Der ständig steigende Verkehr zwang bald zu einer wesentlichen Erweiterung der Anlagen. Für die Güterzuglokomotiven wurden in Hilbersdorf zwei neue Rundhäuser mit davorliegender Drehscheibe errichtet, die Personenzugmaschinen erhielten ähnliche neue Anlagen in Furth. Das Heizhaus Hilbersdorf beheimatete in der Folge fast alle Bauarten sächsischer Güterzuglokomotiven, dazu ab 1920 einige preußische und die Einheitsbaureihen der Deutschen Reichsbahn. Aus dem Heizhaus wurde 1920 das Bahnbetriebswerk Hilbersdorf und nach Zusammenschluß mehrerer bis dahin selbständiger Bw und Lokbahnhöfe ab 1967 das Bahnbetriebswerk Karl-Marx-Stadt.

Günther Feuereißen

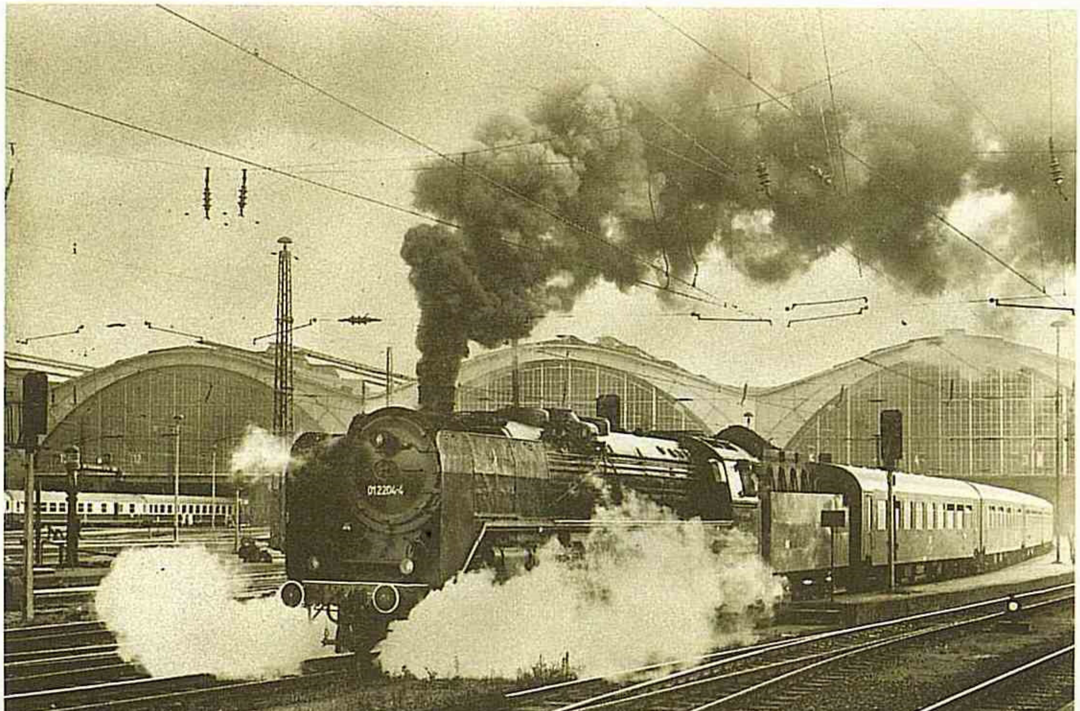
Rekonstruktion der Strecke Putbus–Göhren (Rügen)
Foto: Wolf Grünke, Pantow

Güterzug-Tenderlokomotive der BR 89^{70-75}

Wohl keinem Modelleisenbahner sind sie unbekannt – die kleinen preußischen Tenderlokomotiven der ehemaligen Gattung T3. Im Verlauf ihrer Betriebsjahre waren sie in fast allen Direktionen, Landesteilen und Bahnbetriebswerken zu finden. Der Beschaffungszeitraum erstreckte sich über fast 40 Jahre. Die erste T3 wurde von Henschel und Sohn 1882 für die Preußische Staatsbahn gebaut; sie stand 70 Jahre im Dienst. 19 Lokomotivfabriken lieferten bis 1910 insgesamt 1315 Maschinen an die KPEV. Hinzu kamen viele Privatbahnloks, die zum großen Teil später zur Staatsbahn gelangten. Die kleinen, sehr beliebten Lokomotiven leisteten je nach Bauart 220 bis 300 PS und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Sie waren auf abgelegenen Nebenbahnen, später im Verschub- und Rangierdienst eingesetzt.

Mit seinem Umbaumodell der 89 7314 errang Wolfgang Kasten aus Rostock beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1983 in Budapest einen 3. Preis in der Kategorie A 2/H0. Das große Vorbild wurde im Jahre 1900 von der Firma Jung erbaut und mit der alten preußischen Nummer 6211 der Direktion Mainz zugeordnet. 1926 erhielt diese Lok von der neugegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Nummer 89 7314. Von 1931 bis Anfang der fünfziger Jahre gehörte sie dem Bw Oberlahnstein an. Ihr letzter Einsatz erfolgte im Bw Fulda, wo sie im April 1959 von der DB abgestellt worden ist.

Klaus Liebschner



In Leipzig Hbf
Foto: Wolfgang Penzold, Kleinmachnow

Gemeinschaftsanlage der AG 3/3 Zwickau

SEPTEMBER

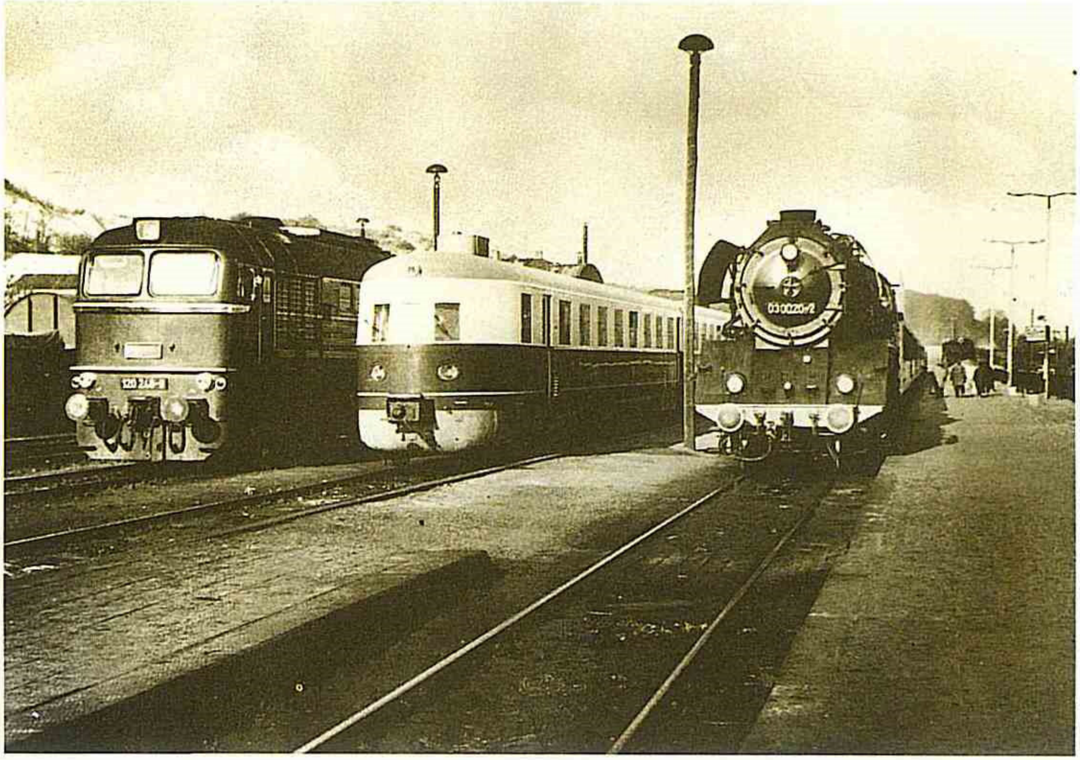
1. 9. Weltfriedenstag
4. 9. Beginn der Leipziger Herbstmesse
5. 9. 1915 Horst Sindermann geboren
7. 9. 1960 Wilhelm Pieck gestorben
8. 9. Internationaler Tag der Alphabetisierung
11. 9. Internationaler Gedenktag für die Opfer des faschistischen Terrors und Kampftag gegen Faschismus und imperialistischen Krieg

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15			

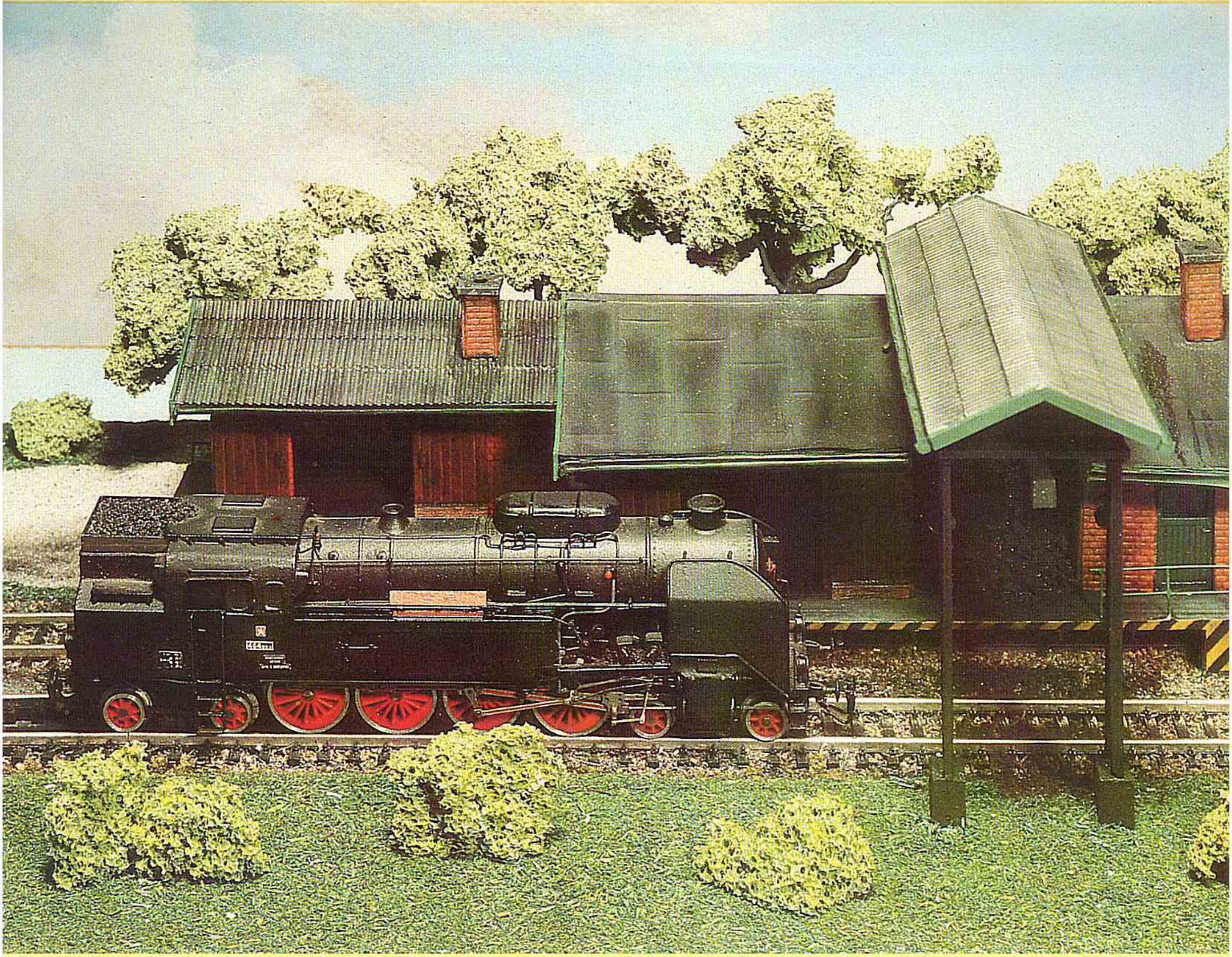
Gemeinschaftsanlage der AG 3/3 Zwickau

Die H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/3 Zwickau hat als Motiv eine zweigleisige Hauptbahn im Mittelgebirgsraum. Sie besteht aus 13 Teilen, ist gut zu transportieren und kann in unterschiedlich großen Räumen aufgestellt werden. Der Fahrbetrieb auf der Hauptbahn erfolgt sowohl vollautomatisch als auch von Hand gesteuert. Jeweils zwei in den äußeren Abmessungen gleichgroße Anlagenteile sind in landschaftlicher Geschlossenheit gestaltet. Da gibt es u. a. die Nachbildung der Römertalbrücke in der Strecke Dresden–Reichenbach bei Steinpleis, einen viergleisigen Hauptbahnhof mit dem Empfangsgebäude Zwickau Hbf, das Modell eines ehemaligen Steinkohlenschachtes im Zwickauer Revier und zwei Kehranlagen: die eine als Schmalspurbahn in $H0_e$, die andere als elektrifizierte Überlandbahn in $H0_m$, ähnlich der ehemaligen Schmalspurbahn in Klingenthal (Vogtl.). Umrahmt wird die gesamte Anlage von einer Hintergrundkulisse mit typischen Landschaftsteilen der Zwickauer Umgebung.
Das umseitige Bild zeigt jenes Anlagenteil, das als Verbindungsstück zwischen dem Hauptbahnhof und einer Kehranlage eingefügt wurde. Eine Standseilbahn führt von der Großstadt ins Naherholungsgebiet. Die Lok 01 207 ist ein Eigenbaumodell von Martin Löscher.

AG 3/3 Zwickau



3 Eisenbahngenerationen
Foto: Isolde Neumann, Dresden



TT-Modelle aus der ČSSR

SEPTEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

17. 9.	Tag der Werktätigen des Bereiches der haus- und kommunalwirtschaftlichen Dienstleistungen
18. 9. 1973	Aufnahme der DDR in die UNO (15. Jahrestag)
22. 9.	Herbstanfang

Die Reihe 464.0 der ČSD

Das umseitige Bild zeigt ein Motiv in Nenngröße TT. An der Bekohlungsanlage ergänzt gerade eine Lokomotive der Reihe 464.0 der ČSD ihre Vorräte. Beide Modelle wurden beim nationalen Wettbewerb der ČSSR 1985 in Trutnov ausgezeichnet: ersteres mit einem Anerkennungspreis, letzteres mit einem 1. Preis. Die Bekohlungsanlage – ihre Verwandtschaft mit dem Modell vom VEB VERO, Werk 5, Marienberg ist noch zu erkennen – fertigte Peter Megyessi, während Jiři Dvořak die 464.0 mit allen charakteristischen Merkmalen dieser Lokbaureihe gut nachgebildet hat.

Die 2'D2'h2-Personenzugtenderlokomotiven der Reihe 464.0 sind ab 1933 bis 1939 in einer Stückzahl von 76 Exemplaren gebaut worden. Hauptthersteller war ČKD Prag, nur die 464.018-027 sowie die 464.056-067 lieferte Škoda Plzeň. Dank ihrer günstigen Abmessungen nahezu vor allen Zugarten einsetzbar, standen diese Maschinen mit einem Treibrad-Durchmesser von 1625 mm und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h besonders jedoch als Schnellzuglokomotiven des nordböhmischen Netzes der ČSD in Dienst. Sie waren in den Depots Cheb, Chomutov und Česká Lipa beheimatet. Während der Okkupation der ČSSR durch das faschistische Deutschland wurden einige von ihnen als 68.0 in das DRG-Schema übernommen.

Als letzte Maschine dieser erfolgreichen und formschönen Reihe war die 464.053 bis 1981 in unserem Nachbarland zu sehen.

Dipl.-Ing. Peter Eickel

Museumslok 94 1292 mit Zwickauer Traditionszug 1982 unterwegs in Thüringen
Foto: Rainer Heinrich, Steinpleis

BR 243 in Leipzig Hbf

OKTOBER

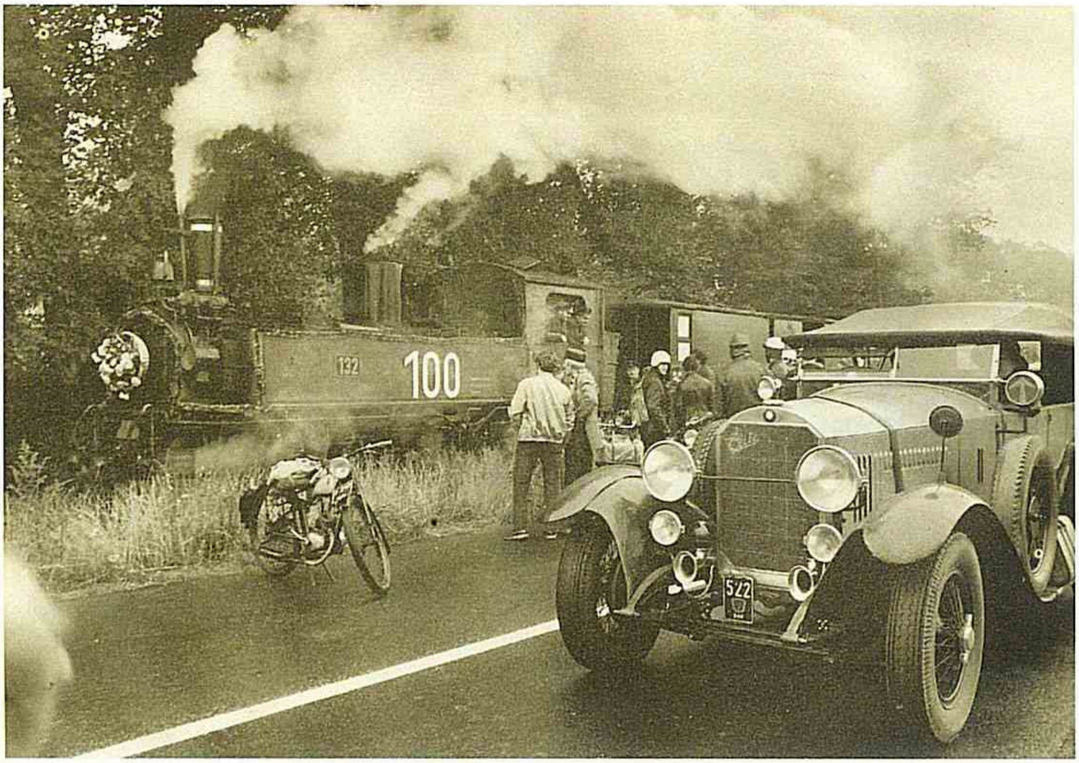
1. 10. Weltmusiktag
7. 10. Nationalfeiertag der DDR (1949 Gründung der DDR)
9. 10. Weltposttag
13. 10. Tag der Seeverkehrswirtschaft – Weltschiffahrtstag
15. 10. Tag der Werktätigen der Leicht-, Lebensmittel- und Nahrungsgüterindustrie
16. 10. Welternährungstag

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16

Baureihe 243 der DR

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 stellte das Kombinat KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf eine neue Ellok für die Deutsche Reichsbahn vor: die 212 001-2. Ihre 3500 kW Dauerleistung bei 82,5 t Fahrzeugmasse ergeben die günstige spezifische Leistungskennziffer von 45,1 kW/t.
Nach eingehender Erprobung erhielt das Triebfahrzeug neue Drehgestelle mit geänderter Übersetzung und wurde als 243 001-5 umgezeichnet. Die ersten Serienlokomotiven dieser Baureihe sind 1984 ausgeliefert worden. Erstmalig bei einer Lok der Deutschen Reichsbahn wurde eine Geschwindigkeitsregelung eingesetzt. Die Leistungssteuerung ist als Hochspannungssteuerung mit 31 Stufen ausgelegt. Ein Baugruppensystem hochintegrierter Schaltkreise in Verbindung mit einem Bordrechner ermöglichen dem Lokführer volle Konzentration bei der Streckenbeobachtung. Die Gestaltung der Führerstände erfolgte nach neuesten ergonomischen und arbeitsmedizinischen Erkenntnissen.
Vier Fahrmotoren, aus den bewährten Motoren in der Baureihe 250 weiterentwickelt, gestatten 120 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Antriebsmotoren der Hilfsbetriebe und der Fahrmotorenlüfter sind Drehstrommotoren und werden über einen Phasen-Frequenz-Umformer gespeist. Zwei Einholmstromabnehmer mit Doppelschleifstücken und der von der Hochschule für industrielle Formgestaltung Halle entwickelte Fahrzeugkasten verleihen der Lok ein modernes Aussehen.
Die Lokomotiven der ersten Serie wurden planmäßig in den Bahnbetriebswerken Halle P, Leipzig Hbf West, Erfurt und Dresden eingesetzt. Heute bestimmt die Baureihe 243 neben der 250 das Bild der Zugförderung auf den elektrifizierten Strecken unserer Republik.

Wolfgang Bahnert



Festzug der Schmalspurbahn
Radebeul Ost–Radeberg (16.9.1984)
Foto: Rainer Heinrich, Steinpleis

Um- und Eigenbauten

OKTOBER

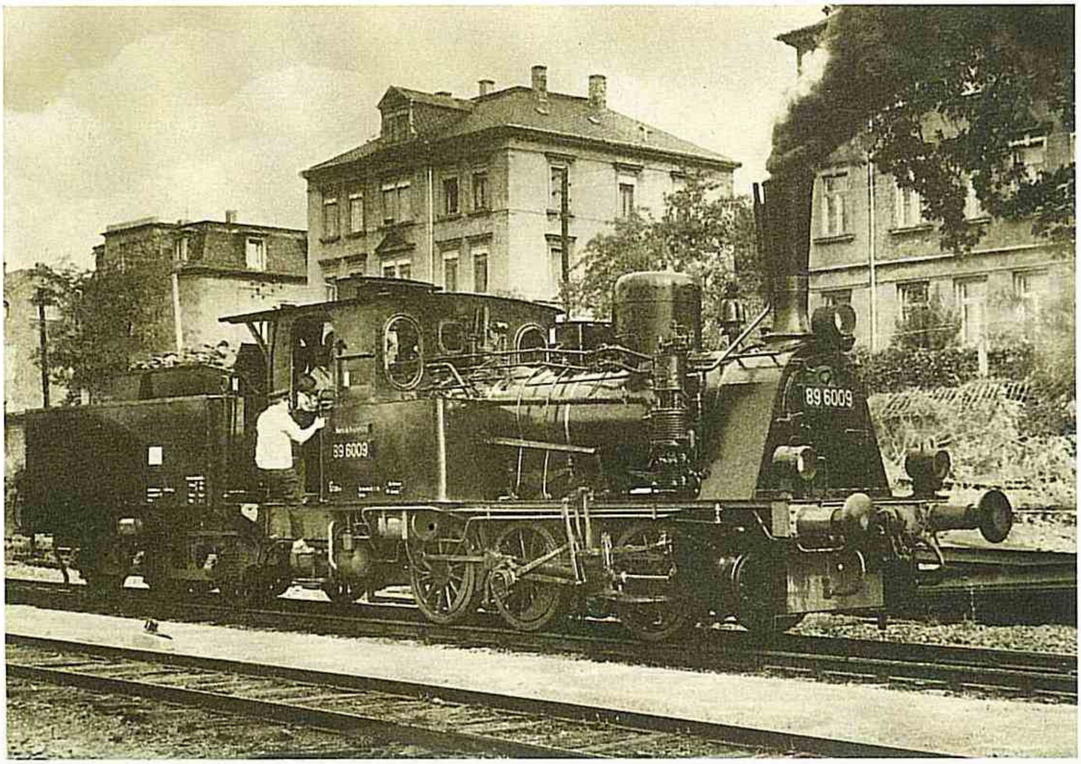
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

24. 10. Tag der Vereinten Nationen

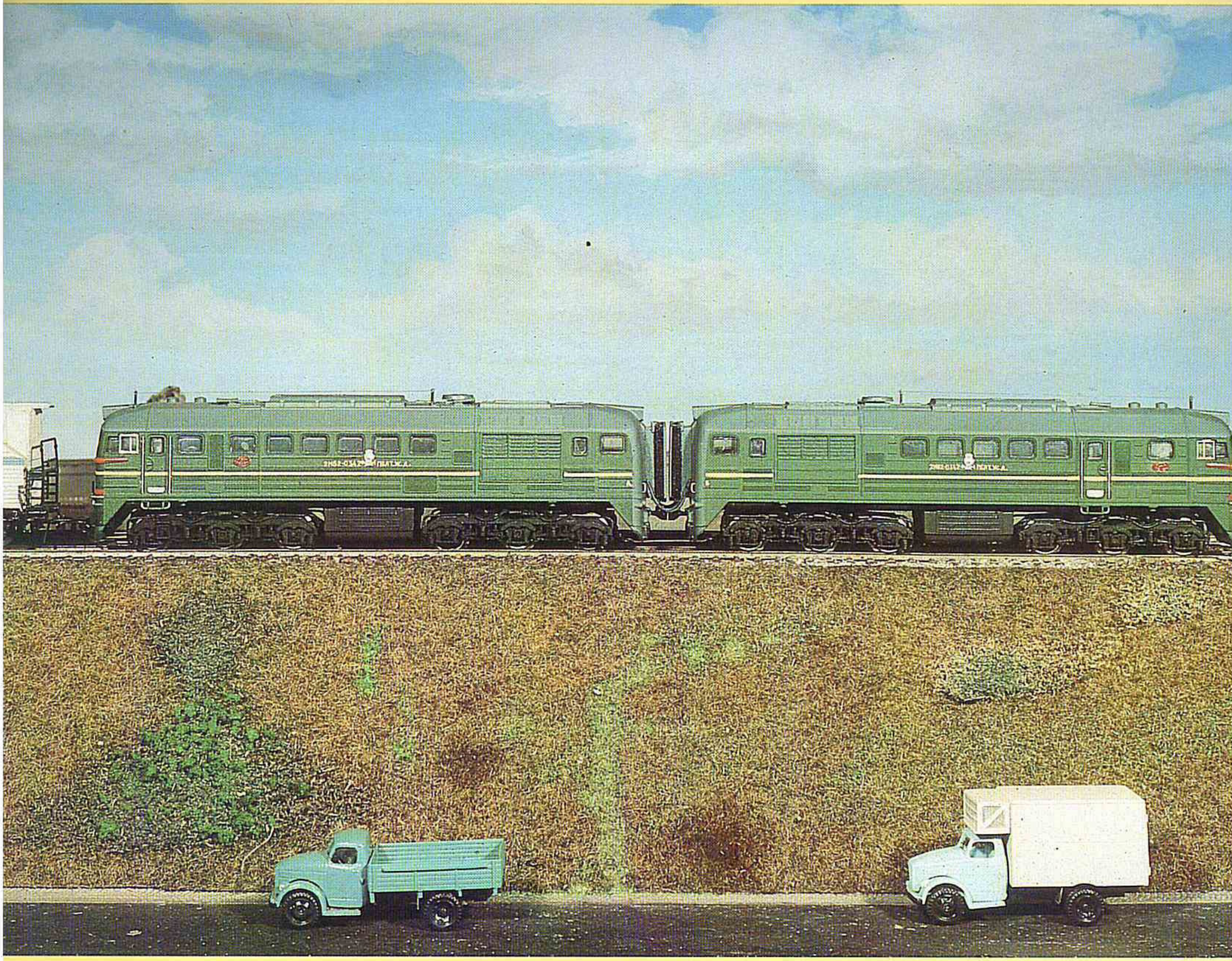
Dieseltraktion in unserem Nachbarland

Anfang der siebziger Jahre wurden die Lokomotiven der Reihe T 478.1 der ČSD verbessert und weiterentwickelt. Dabei veränderten sie sich auch im Aussehen und erhielten sehr bald ihre Spitznamen „Tauchbrille" oder „Brillenschlange". Mit 1800 PS Motorleistung, elektrischer Kraftübertragung und einem Dampfkessel zum Betreiben der Zugheizung sind diese Triebfahrzeuge universell einsetzbar. Freund Karel Kron aus Brno nahm sich die T 478.3225 als Vorbild für sein H0-Modell, das ihm beim nationalen Wettbewerb der ČSSR 1985 in Trutnov einen 2. Preis in der Kategorie A1/H0 sicherte.
Das Umbaumodell der T 499.0002 fertigte Miroslav Višek; er errang damit beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1985 einen 2. Preis. Vorbild dafür war die zweite Lok des Prototyps. Diese Maschinen, für die Beförderung von Schnellzügen auf nichtelektrifizierten Strecken der ČSD mit Geschwindigkeiten bis 120 km/h konzipiert, sind im Lokomotiv-Depot Děčin stationiert gewesen. Zur Serienfertigung dieser 1974 gebauten Gattung kam es jedoch nicht.
Das Modell bringt durch die eigenwillige Form und seine Farbgestaltung Abwechslung in das Bild der Modellbahnanlage, die dem KZM in Hořice gehört und 1984 zur Leipziger Modellbahnausstellung im Messehaus am Markt gezeigt werden konnte. Sie hat eine Fläche von 1,60 m × 4,80 m, wurde ausschließlich mit Material aus der DDR-Produktion gestaltet, ist aber noch nicht in allen Details (z. B. fehlender Schotter) fertiggestellt.

Wolfgang Bahnert



Auf, zur Schaufahrt!
Foto: Isolde Neumann, Dresden



Eine Großdiesellok der SZD

NOVEMBER

7. 11. 1917 Große Sozialistische Oktoberrevolution in Rußland
9. 11. 1918 Novemberrevolution in Deutschland (70. Jahrestag)
10. 11. Weltjugendtag
13. 11. Tag des Chemiearbeiters

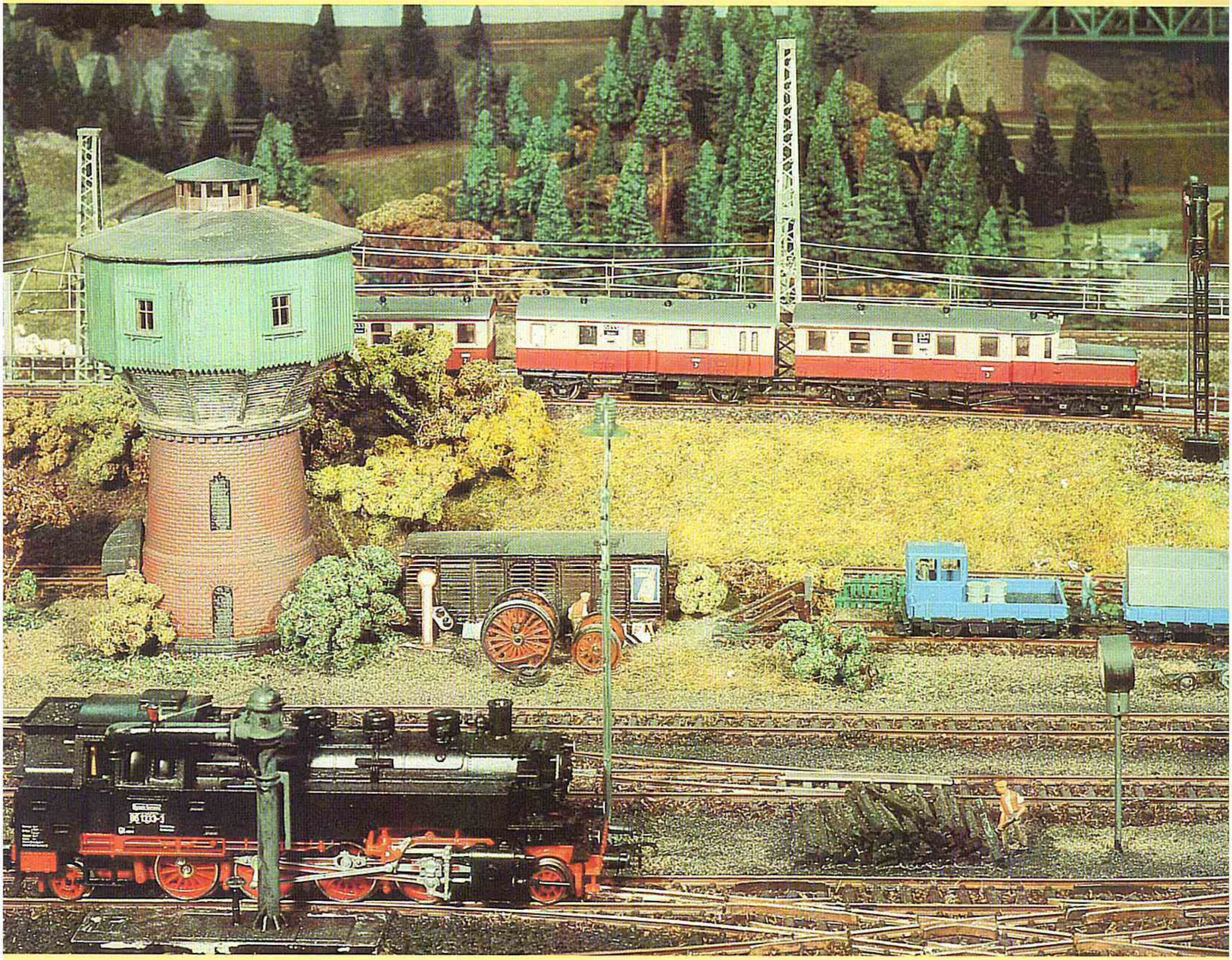
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15					

Großdiesellok 2M62 der SZD

Ab 1964 wurden vom Lokomotivwerk Lugansk (heute Woroschilowgrad) Diesellokomotiven für 1435 mm Spurweite, mit 2000 PS Motorleistung und elektrischer Kraftübertragung an die Ungarischen (MAV) und Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) geliefert. Ihnen folgten größere Stückzahlen auch an die Deutsche Reichsbahn. Diese bewährten Triebfahrzeuge wurden dann als Doppellokomotiven von den Sowjetischen Staatsbahnen (SZD) beschafft.
Juris Boge aus Riga (UdSSR), von Beruf Goldschmied und Mitglied des dortigen Modelleisenbahnklubs, baute die 2M62 0342 der SZD in der Nenngröße H0 aus zwei Modellen des VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5, Zwickau. Die Führerstände 2 wurden miteinander vergossen, ein Übergang mit Gummiwulst an beiden Kühlerenden angebaut und beide Lokomotiven elektrisch und mittels einer Kurzkupplung verbunden. Da alle Fahrzeuge der SZD mit Mittelpufferkupplung ausgerüstet sind, konnten die Puffer entfallen. Auf dem Dach sind Antennen für die Zugfunkanlage installiert.
Die 2M62 0342 war auf der 22. Leipziger Modellbahnausstellung 1985 im Messehaus am Markt neben hervorragenden Gebäudenachbildungen in einer Vitrine zu sehen; ebenso die nach Vorbild des GAS 63 in verschiedenen Versionen gefertigten LKW. Dafür wurden Urmodelle aus Metall in Silikonkautschuk abgeformt. Die galvanisch behandelte Form dient als Spritzwerkzeug in einer selbst entwickelten und gebauten Spritzmaschine, mit der die Rigaer Freunde auch Schwellenbänder, Weichenkörper und diverse Fenster in kollektiver Arbeit herstellen können.

Wolfgang Bahnert

P 7337 in Halle (S) Hbf (1981)
Foto: Hartmut Stange, Dresden



Im „Bw Falkenstein Nord“

NOVEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
		16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

17. 11. Internationaler Studententag
20. 11. Tag des Metallurgen
20. 11. Totensonntag
28. 11. 1820 Friedrich Engels geboren
29. 11. Internationaler Tag der Solidarität mit dem Kampf des palästinensischen Volkes

H0-Anlage der AG 3/14 „Saxonia" Dresden

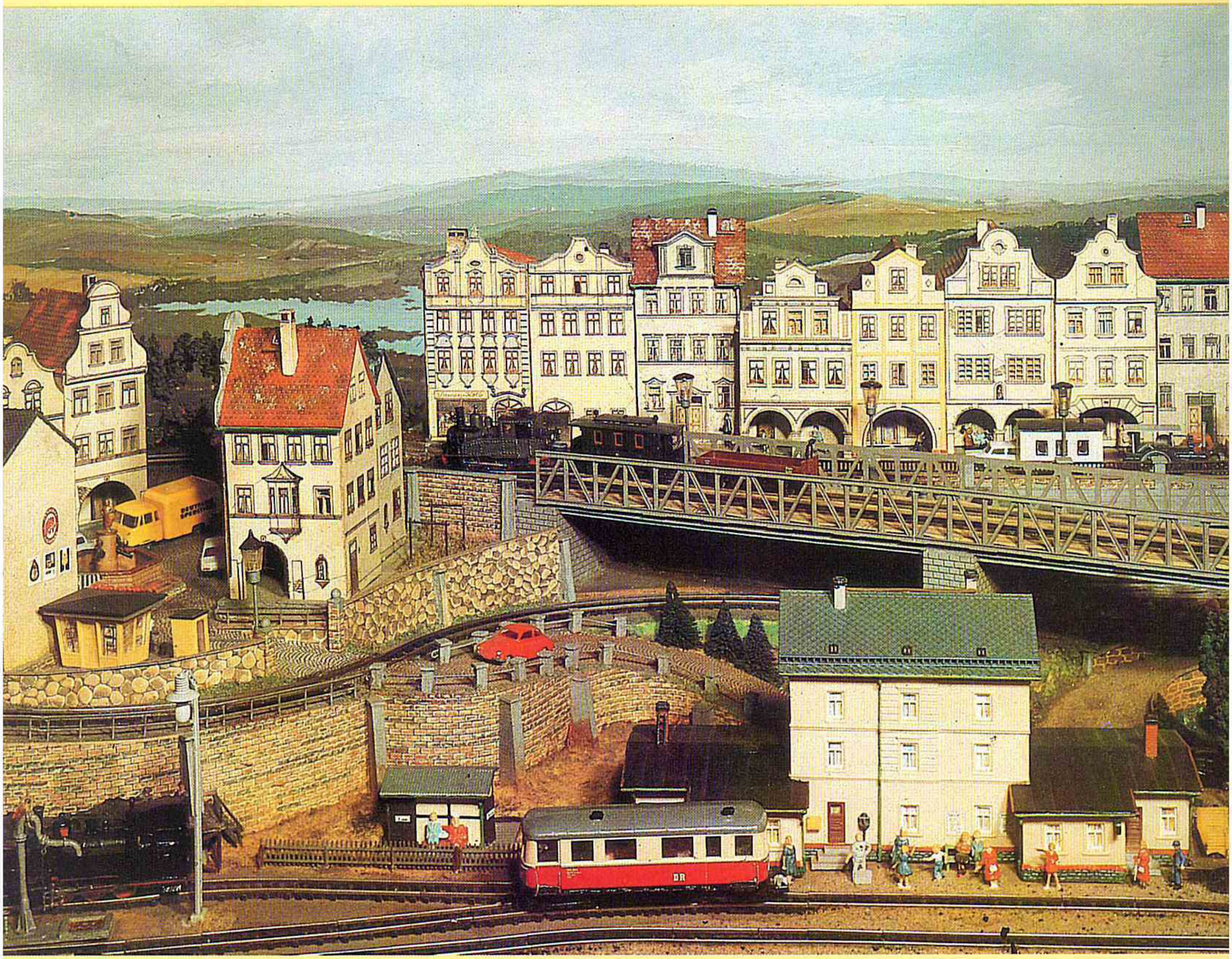
Die 1962 gegründete Arbeitsgemeinschaft 3/14 „Saxonia" Dresden hat 30 Mitglieder. Ihre gegenwärtig vorhandene Anlage wurde 1979–1985 gebaut und vor drei Jahren erstmals im Berliner Fernsehturm der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Motiv der Anlage ist eine herbstlich gestaltete Landschaft am Rande eines Mittelgebirges: Von „Neustadt" kommend, führt eine zweigleisige elektrifizierte Strecke durch den langgezogenen „Quellgrund" und mündet dann mit einem weiten Bogen, vorbei an steilen Felswänden, in den Bahnhof „Falkenstein Nord" ein. Von hier aus verläuft sie in Richtung „Schwarzmühle" weiter, während eine nichtelektrifizierte Strecke den Abzweig „Sachsenburg" erreicht. Im Bahnhof „Falkenstein Nord" beginnt und endet die Nebenbahn aus „Winkelhausen".

Auf dem Foto ist das Bw im Bahnhof „Falkenstein Nord" abgebildet, in dem die Triebfahrzeuge der Nebenbahn beheimatet sind. Die Gebäude des Bahnbetriebswerkes wurden aus den bekannten Bausätzen gefertigt. Auch Kleinserienmodelle aus Meißen und Marienberg versehen auf der Nebenbahn ihren Dienst.

Die Anlage besteht aus zwanzig Teilen, auf denen 360 Meter Gleis und 107 Weichen verlegt worden sind. Der sichtbare Teil der vollständigen Anlage hat eine Abmessung von 8,80 m × 2,40 m; er stellt jedoch nur zwei Drittel der reichlich 30 m² großen Gesamtanlagenfläche dar. Wenn ein Zug die zweigleisige Strecke einmal umrundet, legt er einen Weg von 65 m zurück. Der verdeckte Bahnhof „Neustadt" kann bis zu 40 abzustellende Züge unterschiedlicher Länge aufnehmen.

Peter Winter

Am Hp Osterteich bei Gernrode
(Selketalbahn)
Foto: Wolfgang Albrecht, Oschatz



HO_e-Kleinanlage

DEZEMBER

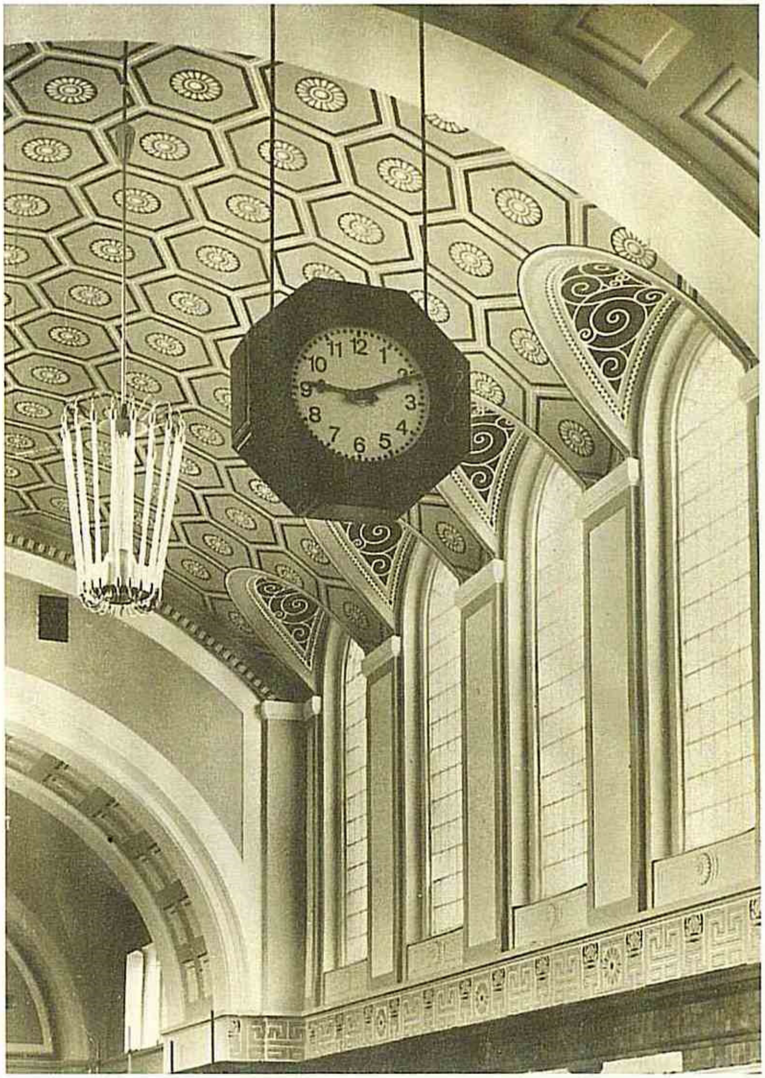
MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15			

1. 12. Tag der Grenztruppen der DDR
11. 12. Tag des Gesundheitswesens
13. 12. 1948 Gründung der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ (40. Jahrestag)

$H0_e$-Kleinanlage

Vielen Modellbahnfreunden ist Franz Stingl als Gestalter einer Anlage bekannt, deren Fahrzeuge ihre Vorbilder in der Anfangszeit der Eisenbahn fanden – zu sehen auf den Titelblättern des Modelleisenbahnkalenders von 1982 und 1985.
Unser diesjähriges Foto, aufgenommen während der Ausstellung der Zwickauer AG, zeigt die $H0_e$-Kleinanlage von Franz Stingl. Diese vermittelt das typische Bahnmilieu einer Kleinstadt, etwa im Zeitraum 1965 bis 1970, mit nicht allzu großem Aufkommen an Personen- und Güterverkehr.
Die eingesetzten Triebfahrzeuge sind frei gestaltet und auf industriell gefertigte Triebwerke aufgesetzt. Sie werden in Zugkraft und Kurvenläufigkeit den an sie gestellten Forderungen vollauf gerecht. Als Gleismaterial fanden N-Gleise von PIKO Verwendung, aus denen jede zweite Schwelle entfernt wurde.
Die Hochbauten stammen zum größten Teil aus Modellbogen der Jahre um 1965. Durch Aufziehen auf Sperrholz erhielten sie mehr Stabilität und durch Ausarbeiten von Fensteröffnungen und geschicktes Altern ein vorbildgerechtes Aussehen.
Der Wasserkran und der Marktbrunnen sind an eine Brauchwasser-Modelleitung angeschlossen; bei entsprechendem Knopfdruck am Stellpult beginnen sie zu plätschern.
Diese Kleinanlage fand auf Ausstellungen in Zwickau – Franz Stingl ist Mitglied der dortigen Arbeitsgemeinschaft 3/3 – sowie in Jena und in Plauen großen Anklang.

AG 3/3 Zwickau



Restaurierte Empfangshalle im Bf Görlitz
Foto: Rainer Kitte, Görlitz

Ein historisches Motiv

DEZEMBER

MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
				16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

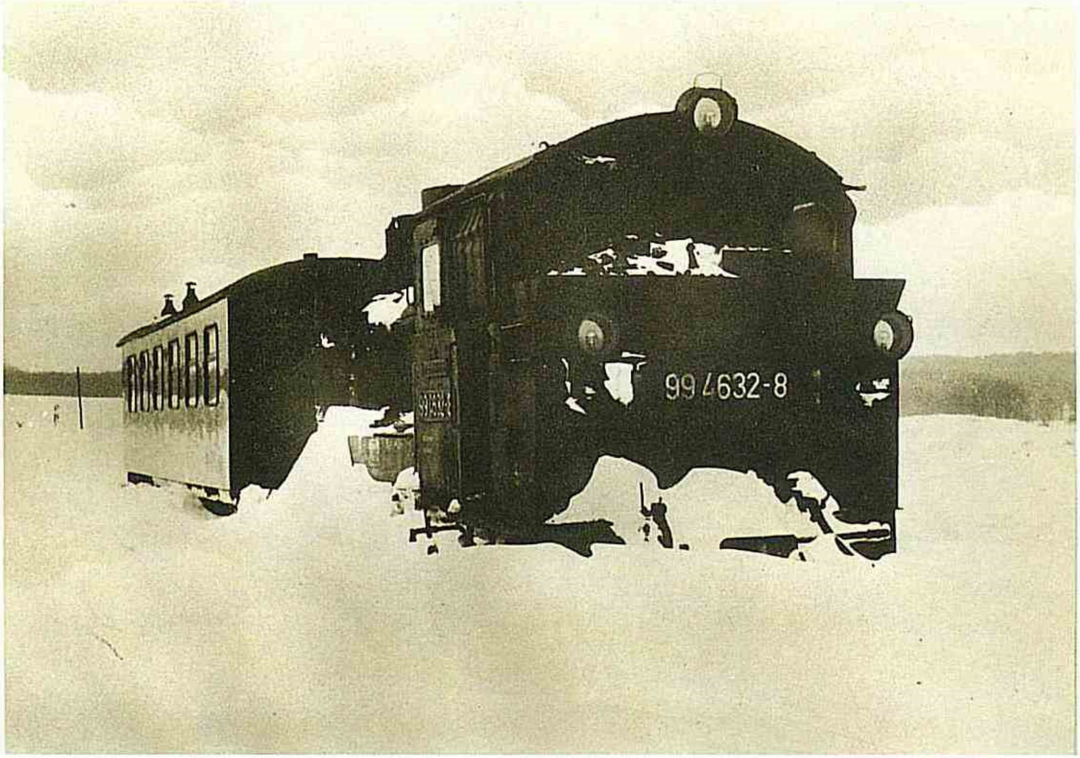
21. 12.	Wintersanfang
25. 12.	1. Weihnachtstag
26. 12.	2. Weihnachtstag
30. 12. 1918	Gründung der KPD (70. Jahrestag)
31. 12.	Silvester

TT-Heimanlage nach historischem Motiv

Das letzte Kalenderblatt soll uns bereits auf das im nächsten Jahr stattfindende 150jährige Jubiläum der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden einstimmen. Es zeigt einen von der ersten in Deutschland gebauten Lokomotive, der „Saxonia", gezogenen Zug beim Verlassen des Tunnels an der Station „Oberau". Zu sehen ist dieses Motiv auf der TT-Heimanlage von Volker Pohle aus Podelwitz, der viel Wert auf eine epochegerechte Gestaltung legte. Die „Saxonia", ein Eigenbaumodell, fertigte der bekannte Leipziger Modelleisenbahner Wolfgang Bahnert.

Am 1. März 1836 hatten die Bauarbeiten für die Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden begonnen, deren erster Abschnitt von Leipzig nach Wurzen führen sollte. Bei Machern mußte ein großer Erdeinschnitt vorgenommen werden, der auch international viel Beachtung fand. Der zweite Bauabschnitt, von Dresden nach Wurzen, verzögerte sich durch viele Erschwernisse, so u. a. beim Landerwerb sowie durch die vielen zu errichtenden Kunstbauten – der Röderauer Viadukt, die Elbebrücke bei Riesa oder der Tunnel bei Oberau sind nur einige Beispiele dafür. Am 7. April 1839 war es dann soweit: Die gesamte Eisenbahnstrecke wurde unter großer Anteilnahme der Bevölkerung feierlich eröffnet. Vieles hat sich im Laufe der Zeit verändert, auch die umseitig dargestellte Szene ist an der Strecke nicht mehr zu finden. Der Tunnel wurde 1933 aufgeschlitzt, und nur ein Denkmal erinnert heute daran. Die Station Oberau gibt es ebenfalls nicht mehr, dafür jedoch kann man im nahegelegenen Niederau das älteste noch in Betrieb befindliche Bahnhofsgebäude besuchen.

Klaus Liebschner



„Endstation"
Foto: Wolf Grünke, Pantow